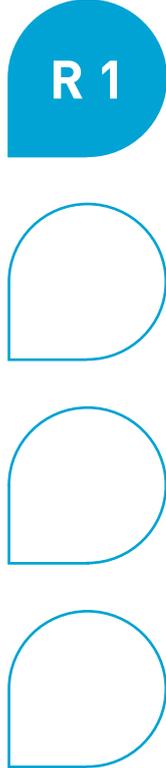


# RSA 21

## Richtlinien für die verkehrsrechtliche Sicherung von Arbeitsstellen an Straßen

Ausgabe 2021



R 1

**© 2021 Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen e.V., Köln**

Das Werk ist urheberrechtlich geschützt. Die dadurch begründeten Rechte, insbesondere die des Nachdruckes, der Übersetzung, des Vortrages, der Entnahme von Abbildungen und Tabellen, der Funksendung, der Mikroverfilmung oder der Vervielfältigung auf anderen Wegen und Speicherung in Datenverarbeitungsanlagen sowie Verbreitung im Internet bleiben, auch bei nur auszugsweiser Verwertung, vorbehalten.

ISBN 978-3-86446-311-2



Bundesministerium für Digitales und Verkehr • Postfach 20 01 00, 53170 Bonn

Oberste Straßenbaubehörden  
der Länder

*gemäß Verteiler N, Außenverteiler (1-fach)*

Für die Straßenverkehrs-Ordnung  
und die Verkehrspolizei  
zuständigen obersten Landesbehörden

Fernstraßen-Bundesamt

nachrichtlich:  
Die Autobahn GmbH des Bundes

Bundesanstalt für Straßenwesen

DEGES  
Deutsche Einheit Fernstraßenplanungs-  
und -bau GmbH

Bundesrechnungshof

Dr. Stefan Krause  
Leiter der Abteilung  
Bundesfernstraßen

Robert-Schuman-Platz 1  
53175 Bonn

POSTANSCHRIFT  
Postfach 20 01 00  
53170 Bonn

TEL +49 228 99-300-5260  
FAX +49 228 99-300-807-5260

al-stb@bmdv.bund.de  
www.bmvi.de

**Allgemeines Rundschreiben Straßenbau Nr. 24/2021**  
**Sachgebiet 07.3: Arbeitsstellen an Straßen**

(Dieses ARS wird im Verkehrsblatt veröffentlicht)



Seite 2 von 4

**Betreff: Richtlinien für die verkehrsrechtliche Sicherung von  
Arbeitsstellen an Straßen (RSA 21)**

Bezug:

1. Allgemeines Rundschreiben Straßenbau Nr. 06/1995 vom 30.01.1995, StB 13/StV 12/38.59.10-02/111 BASt 94
2. Allgemeines Rundschreiben Straßenbau Nr. 19/1996 vom 18.07.1996, StB 13/StV 12/38.59.10-02/76 Va 96
3. Allgemeines Rundschreiben Straßenbau Nr. 10/2000 vom 18.04.2000, S 28/S 32/38.59.10-02/29 Vm 00
4. Allgemeines Rundschreiben Straßenbau Nr. 17/2009 vom 08.12.2009, S 11/7122.3/4-RSA/1111796
5. Allgemeines Rundschreiben Straßenbau Nr. 06/2014 vom 24.04.2014, StB 11/7122.3/4-RSA/1296851

Aktenzeichen: StB 26/7122.3/4-RSA/3524007

Datum: Bonn, 08.11.2021

Seite 2 von 4

**I.**

Die „Richtlinien für die verkehrsrechtliche Sicherung von Arbeitsstellen an Straßen“ (RSA 21) wurden von der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) fortgeschrieben. Ihre Stellungnahmen aus der im Jahr 2019 durchgeführten Länderanhörung sowie Ihre vorgebrachten Einwände zur Herstellung des Einvernehmens gemäß der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung (VwV-StVO) wurden berücksichtigt und soweit möglich in die RSA 21 eingearbeitet.

**II.**

Hiermit gebe ich die „Richtlinien für die verkehrsrechtliche Sicherung von Arbeitsstellen an Straßen“ (RSA 21) bekannt und bitte die Obersten Straßenbaubehörden der Länder, diese im Bereich der Bundesstraßen einzuführen, die in Auftragsverwaltung geführt werden. Die für die Straßenverkehrs-Ordnung und die Verkehrspolizei zuständigen Obersten Landesbehörden haben ihr Einvernehmen gemäß VwV-StVO zum 30.04.2021 erklärt. Im Interesse einer einheitlichen Handhabung empfehle ich, die RSA 21 auch für die Straßenkategorien nach Landesrecht einzuführen.

Ich weise darauf hin, dass an einigen Stellen der RSA 21 auf die Zeichen 276 StVO (Überholverbot für Kraftfahrzeuge aller Art) und Zeichen 277 StVO (Überholverbot für Kraftfahrzeuge über 3,5 t) Bezug



Seite 3 von 4

genommen wird, nicht jedoch auf das mit der Vierundfünfzigsten Verordnung zur Änderung straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften vom 20.04.2020 (BGBl. I S. 814) neu eingeführte Zeichen 277.1 (Verbot des Überholens von einspurigen Fahrzeugen für mehrspurige Kraftfahrzeuge und Krafträdern mit Beiwagen). Ich empfehle diesbezüglich eine Regelung im Einführungserlass.

Ich bitte das Fernstraßen-Bundesamt, das ARS gegenüber der Autobahn GmbH des Bundes einzuführen.

Ich bitte, mir von Ihren Einführungserlassen eine Kopie zu übersenden und mir über Ihre Erfahrungen mit der Anwendung der RSA 21 bis zum 31.12.2022 zu berichten. Die Einführungserlasse und Erfahrungsberichte bitte ich an das Referat StB 26 ([ref-stb26@bmdv.bund.de](mailto:ref-stb26@bmdv.bund.de)) zu senden.

### III.

Wenn es erforderlich ist, den Arbeitsbereich von Arbeitsstellen aufgrund der durchzuführenden Arbeiten zu beleuchten, bitte ich bis zu einer Übernahme entsprechender Regelungen in eine Fortschreibung der „Zusätzlichen Technischen Vertragsbedingungen und Richtlinien für Sicherungsarbeiten an Arbeitsstellen an Straßen“ (ZTV-SA), die nachfolgenden Regelungen in den Bauverträgen zu vereinbaren:

„Die Beleuchtungsanlage der Arbeitsstelle ist so auszulegen, dass Flimmern und Stroboskopeffekte vermieden werden. Farbiges Licht ist nicht anzuwenden. Im Hinblick auf die Sicherheit der Verkehrsteilnehmer ist die Beleuchtungsanlage nach Möglichkeit im Bereich der vom Verkehr entfernten Fahrbahnbegrenzung zu positionieren.

In Arbeitsstellen von längerer Dauer kann durch die Beleuchtungsanlage ebenfalls eine Beleuchtung des Verkehrsbereiches erzeugt werden. Wenn die mittlere Fahrbahnleuchtdichte des Verkehrsbereichs mindestens  $0,75 \text{ cd/m}^2$  beträgt und die Beleuchtung in dunkler Umgebung endet, ist mithilfe von zusätzlichen Leuchten besonders am Ende der beleuchteten Arbeitsstelle eine Adaptationsstrecke von mindestens 50 m vorzusehen. Um eine Blendung zu vermeiden, darf die Schwellenwerterhöhung maximal 15 % innerhalb des Verkehrsbereiches betragen.“

Für diese Arbeitsstellen ist eine Planung auf der Grundlage eines Datenblattes des Herstellers der Beleuchtungsanlage vorzunehmen,

Seite 4 von 4

welches Empfehlungen zur Umsetzung einer anforderungskonformen Anordnung der Beleuchtungsanlage gibt. Die Technischen Regeln für Arbeitsstätten Beleuchtung (ASR A3.4) sind zu beachten.

Bei Arbeitsstellen von kürzerer Dauer kann auf Messtechnik und damit auf die Adaptationsstrecken verzichtet werden.

#### IV.

Beim Einsatz von Warnschwellen gemäß RSA 21 bitte ich bis zu einer Übernahme entsprechender Regelungen in ein technisches Gesamregelwerk, die Regelungen der „Technischen Liefer- und Prüfbedingungen für Warnschwellen“ (TLP Warnschwellen) anzuwenden.

#### V.

Die RSA 21 ersetzen die RSA 95. Nachfolgende Allgemeine Rundschreiben (ARS) hebe ich hiermit auf:

- Nr. 06/1995 vom 30.01.1995
- Nr. 19/1996 vom 18.07.1996
- Nr. 10/2000 vom 18.04.2000
- Nr. 17/2009 vom 08.12.2009
- Nr. 06/2014 vom 24.04.2014.

Die RSA 21 können beim FGSV Verlag, Wesselinger Straße 15 - 17, 50999 Köln bezogen werden ([www.fgsv-verlag.de](http://www.fgsv-verlag.de)).

Im Auftrag  
Dr. Stefan Krause

# RSA 21

## Richtlinien für die verkehrsrechtliche Sicherung von Arbeitsstellen an Straßen

Ausgabe 2021



R 1

**Arbeitsgruppe Verkehrsmanagement**  
**Arbeitsausschuss: Verkehrszeichen, Verkehrseinrichtungen**  
**Arbeitskreis: Sicherung von Arbeitsstellen**

Leitung bis 2015:	RDir. Dipl.-Phys. Uwe Ellmers, Bergisch Gladbach
Leitung von 2015 bis 2018:	RBDDir. Dipl.-Ing. Alfred Overberg †, Gelsenkirchen
Leitung von 2018 bis 2020:	Ltd. RDir. a. D. Dr.-Ing. Wolfgang Schulte, Bergisch Gladbach
Leitung ab 2020:	Dipl.-Ing. (FH) Thomas Muth, Bürdenbach
Mitarbeitende:	Dipl.-Ing. Mario Anders, Pirk Dipl.-Ing. Christian Bansi, Bonn Dipl.-Ing. Georg Beyer, Saarbrücken Dipl.-Päd. Dietmar Böhringer, Leonberg BDir. Dipl.-Ing. Matthias Burger, Frankfurt am Main Abt.Dir. a. D. Rainer Hummel, Mössingen Dr.-Ing. Dirk Kemper, Aachen Dipl.-Ing. Bernhard Kollmus, Bergisch Gladbach Dipl.-Ing. Horst Leisering, Neumünster (bis 2020) Bernd Lohbeck, Bottrop Dipl.-Betriebsw. Horst Luther, Hoppstädten-Weiersbach Dipl.-Ing. Konrad Mezger, Ulm TA Norbert Popp, Nürnberg Dipl.-Ing. Gernot Sauter, Neuss Dipl.-Ing. Thomas Schulze, Leipzig Johannes Thomé, M. Sc., Bergisch Gladbach Dipl.-Ing. Thomas Vogel, Koblenz Dr.-Ing. Matthias Zimmermann, Karlsruhe

#### Vorbemerkung

Die „Richtlinien für die verkehrsrechtliche Sicherung von Arbeitsstellen an Straßen“ (RSA 21), Ausgabe 2021, wurden vom Arbeitskreis „Sicherung von Arbeitsstellen“ im Arbeitsausschuss „Verkehrszeichen, Verkehrseinrichtungen“ (Leitung: Dipl.-Ing. Bernhard Kollmus, Bergisch Gladbach) erarbeitet. Dafür wurden die „Richtlinien für die Sicherung von Arbeitsstellen an Straßen“ (RSA-95), Ausgabe 1995, grundlegend überarbeitet, da sich in den vergangenen Jahren auf Grund der Änderungen der Straßenverkehrs-Ordnung (StVO) und der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung (VwV-StVO) sowie einiger für die Praxis bedeutsamer technischer Weiterentwicklungen und gestiegener Anforderungen an die Arbeitsstellenabsicherung Ergänzungen und Fortschritte ergeben haben. Die RSA 21 ersetzen die RSA-95. Neben dem Arbeitskreis „Sicherung von Arbeitsstellen“ waren folgende Personen an der Erarbeitung des Regelwerkes in einem ad-hoc-Arbeitskreis beteiligt: Frau MR'in Anke Leue, Bonn; BDir. Dipl.-Ing. Matthias Burger, Frankfurt am Main; Dipl.-Ing. Stefan Matena, Bonn und RBDDir. Dipl.-Ing. Alfred Overberg, Gelsenkirchen.

Zeichen oder Vorschriften der StVO werden ohne den Zusatz „StVO“ benannt. Andere Vorschriften werden ausdrücklich benannt.

*Die im Text kursiv gedruckten Absätze sind Vorgaben oder Hinweise, die jedoch nicht Bestandteil verkehrsrechtlicher Anordnungen werden können.*

Aus Gründen der besseren Lesbarkeit wird bei geschlechtsspezifischen Begriffen jeweils nur eine Form verwendet, in der Regel die männliche. Diese Begriffe schließen die jeweils andere geschlechtsspezifische Form wertfrei mit ein.

# Inhaltsübersicht

	Seite
<b>Teil A: Allgemeines</b> .....	7
<b>1 Grundbegriffe und Grundsätze</b> .....	7
<b>1.1 Arbeitsstellen</b> .....	7
<b>1.2 Planung der Arbeitsstellen</b> .....	8
<b>1.3 Verkehrsrechtliche Grundsätze und Zuständigkeiten</b> .....	8
1.3.1 Anordnung von Verkehrszeichen und Verkehrs- einrichtungen .....	8
1.3.2 Sonstige Maßnahmen zur Arbeitsstellensicherung .	9
1.3.3 Weitere Rechtsgrundsätze .....	10
<b>1.4 Inhalt der Anordnungen und Verkehrszeichenpläne</b> .	10
<b>1.5 Aufstellung von Verkehrszeichen- und ähnlichen         Plänen; Nutzung der Regelpläne</b> .....	11
<b>1.6 Überprüfung und Überwachung durch Behörden</b> ....	12
1.6.1 Allgemeines .....	12
1.6.2 Überprüfung .....	12
1.6.3 Überwachung .....	12
<b>2 Verkehrszeichen</b> .....	13
<b>2.1 Allgemeines</b> .....	13
<b>2.2 Aufstellhöhe von Verkehrszeichen</b> .....	13
<b>2.3 Standort von Verkehrszeichen</b> .....	13
<b>2.4 Gefahrzeichen</b> .....	14
<b>2.5 Vorschriftzeichen</b> .....	15
<b>2.6 Vorübergehend gültige Markierungen</b> .....	16
<b>3 Verkehrseinrichtungen und Warneinrichtungen</b> ....	18
<b>3.1 Allgemeines</b> .....	18
<b>3.2 Temporäre Wechsellichtzeichen</b> .....	18
<b>3.3 Dauerlichtzeichen (§ 37 Absatz 3)</b> .....	18
<b>3.4 Absperrgeräte</b> .....	18
3.4.1 Allgemeines .....	18
3.4.2 Absperrschranken, Absperrschrankengitter .....	19
3.4.3 Leitbaken, Warnbaken, Leitplatten .....	19
3.4.4 Leitkegel .....	20
3.4.5 Fahrbare Absperrtafeln .....	21
<b>3.5 Warneinrichtungen</b> .....	21
3.5.1 Allgemeines .....	21
3.5.2 Vorwarnanzeiger .....	21
3.5.3 Warnschwellen .....	22
3.5.4 Warnleuchten .....	22
3.5.5 Warnfahne .....	23
<b>4 Leitmale</b> .....	23
<b>5 Leitschwellen, Leitborde und temporäre     Schutzeinrichtungen</b> .....	24
<b>6 Warnposten</b> .....	24
<b>7 Sicherheitskennzeichnung von Sonderrechts-     fahrzeugen sowie Arbeitsstelleneinrichtungen</b> ....	25
<b>7.1 Arbeitsfahrzeuge, Sicherungsfahrzeuge</b> .....	25
<b>7.2 Warnblinklicht</b> .....	26
<b>7.3 Arbeitsmaschinen und Anhänger</b> .....	26

	Seite
<b>8 Besondere Arbeitsstellenbereiche und -einrichtungen</b> .....	27
<b>9 Warnkleidung</b> .....	28
<b>10 Nachtbaustellen</b> .....	28
<b>11 Verkehrsführung und -regelung</b> .....	28
<b>11.1 Allgemeines</b> .....	28
<b>11.2 Umleitungen</b> .....	29
<b>Teil B: Innerörtliche Straßen</b> .....	31
<b>1 Allgemeines</b> .....	31
<b>2 Arbeitsstellen von längerer Dauer (AlD)</b> .....	31
<b>2.1 Aufstellentfernungen von Verkehrszeichen</b> .....	31
<b>2.2 Verkehrsführung im Fahrbahnbereich</b> .....	31
2.2.1 Allgemeines .....	31
2.2.2 Fahrstreifenbreiten .....	31
2.2.3 Sperrung einer Fahrtrichtung .....	32
2.2.4 Sperrung von Fahrbahnteilen .....	32
2.2.5 Längsabspernung .....	32
2.2.6 Vorübergehend gültige Markierungen .....	32
<b>2.3 Verkehrsregelung im Fahrbahnbereich</b> .....	33
2.3.1 Regelpläne .....	33
2.3.2 Höchstgeschwindigkeiten .....	33
2.3.3 Haltverbote .....	33
2.3.4 Vorrangregelung an Engstellen .....	33
2.3.5 Umleitung .....	33
2.3.6 Baustellenbedingte Sackgasse .....	33
<b>2.4 Arbeitsstellen auf Geh- und Radwegen</b> .....	33
2.4.1 Allgemeines .....	33
2.4.2 Mindestbreiten .....	35
2.4.3 Querabspernung, Längsabspernung .....	35
2.4.4 Fußgänger-Notwege .....	35
2.4.5 Sperrung eines Gehweges .....	35
2.4.6 Sperrung eines benutzungspflichtigen Radweges ..	35
2.4.7 Sperrung eines nicht benutzungspflichtigen Radweges .....	35
2.4.8 Sperrung eines gemeinsamen Geh- und Radweges ..	35
2.4.9 Sperrung von Fußgängerüberwegen, Fußgängerfurten und Fußgängerquerungshilfen ...	36
<b>2.5 Arbeitsstellen im Bereich von Schienenbahnen mit straßenbündigem Bahnkörper</b> .....	36
2.5.1 Allgemeines .....	36
2.5.2 Querabspernung im Fahrbahnbereich .....	36
2.5.3 Längsabspernung .....	36
<b>3 Arbeitsstellen von kürzerer Dauer (AkD)</b> .....	36
<b>3.1 Allgemeines</b> .....	36
<b>3.2 Arbeitsstellen im Bereich der Fahrbahn</b> .....	36
<b>3.3 Arbeitsstellen im Bereich von Geh- und Radwegen</b> ..	37
<b>3.4 Arbeiten im Bereich von Schienenbahnen mit straßenbündigem Gleiskörper</b> .....	37

	Seite
<b>Teil C: Landstraßen</b> .....	39
<b>1 Allgemeines</b> .....	39
<b>2 Arbeitsstellen von längerer Dauer (AlD)</b> .....	39
<b>2.1 Aufstellentfernungen von Verkehrszeichen</b> .....	39
<b>2.2 Verkehrsführung</b> .....	39
2.2.1 Allgemeines .....	39
2.2.2 Fahrstreifenbreiten .....	39
2.2.3 Absperrungen .....	40
2.2.4 Markierungen .....	40
<b>2.3 Verkehrsregelung</b> .....	40
2.3.1 Regelpläne .....	40
2.3.2 Höchstgeschwindigkeiten .....	40
2.3.3 Vorrangregelung in Engstellen .....	40
<b>3 Arbeitsstellen von kürzerer Dauer (AkD)</b> .....	41
<b>Teil D: Autobahnen</b> .....	43
<b>1 Allgemeines</b> .....	43
<b>2 Arbeitsstellen von längerer Dauer (AlD)</b> .....	43
<b>2.1 Aufstellentfernungen von Verkehrszeichen</b> .....	43
<b>2.2 Verkehrsführung</b> .....	43
2.2.1 Allgemeines .....	43
2.2.2 Zahl der Fahrstreifen .....	43
2.2.3 Breite von Behelfsfahrstreifen .....	44
2.2.4 Sperrung von Fahrbahnteilen .....	46
2.2.5 Längsabspernung .....	46
2.2.6 Fahrtrichtungs- und Anschlussstellensperrungen ..	46
2.2.7 Ein- und Ausfädelungstreifen im Bereich von Behelfs-	47
verkehrsführungen .....	47
2.2.8 Einrichtung von Nothaltebuchten .....	47
2.2.9 Wechselverkehrsführung .....	47
<b>2.3 Verkehrsregelung</b> .....	47
2.3.1 Regelpläne .....	47
2.3.2 Höchstgeschwindigkeiten .....	51
2.3.3 Nebenanlagen und Nebenbetriebe .....	51
<b>2.4 Arbeitsstellen unter besonderen Bedingungen</b> .....	51
<b>3 Arbeitsstellen von kürzerer Dauer (AkD)</b> .....	51
<b>Anhänge</b> .....	56
<b>Regelpläne</b> .....	56
<b>Regelpläne Teil B: Innerörtliche Straßen</b> .....	57
<b>Regelpläne Teil C: Landstraßen</b> .....	92
<b>Regelpläne Teil D: Autobahnen</b> .....	117
<b>Technische Regelwerke</b> .....	158
<b>Register</b> .....	160

## Bilderverzeichnis

	Seite
<b>Bild A-1:</b> Abgrenzung des Verkehrsbereiches .....	7
<b>Bild A-2:</b> Doppellinie und kleine Sichtzeichen (S) .....	17
<b>Bild A-3:</b> Absperrschranke mit Leitbake als Teilspernung auf Fahrbahnen .	19
<b>Bild A-4:</b> Absperrschrankengitter mit Leitbake .....	19
<b>Bild A-5:</b> Sperrpfosten, hier: Kennzeichnung eines Hindernisses neben der Fahrbahn (schematische Darstellung) .....	19
<b>Bild A-6:</b> Pfeilbake (links), Schraffenbake (rechts).....	19
<b>Bild A-7:</b> Größenabhängige Regeleinsatzbereiche von Leitkegeln (Zeichen 610) .....	20
<b>Bild A-8:</b> Zeichen 616-30 und -31 – fahrbare Absperrtafel mit Blinkpfeil ...	21
<b>Bild A-9:</b> Blinkkreuz bei Zeichen 616-30 und -31 – fahrbare Absperrtafel mit Blinkkreuz .....	21
<b>Bild A-10:</b> Vorwarnanzeiger mit Geschwindigkeitsbeschränkung (links in herkömmlicher Technik, rechts mit lichttechnischem Informationsteil) .....	21
<b>Bild A-11:</b> Anordnung von Warnschwellen auf dem rechten Fahrstreifen (links) und auf dem Seitenstreifen (rechts) .....	22
<b>Bild A-12:</b> Blinkender Ankündigungspfeil mit 15 bzw. 8 Warnleuchten und mit lichttechnischem Informationsteil .....	22
<b>Bild A-13:</b> Warnfahne für Warnposten .....	23
<b>Bild A-14:</b> Beispiel für die Kennzeichnung eines in der Höhe und Breite eingeschränkten Verkehrsbereiches .....	23
<b>Bild A-15:</b> Leitschwelle, Leitbord, temporäre Schutzeinrichtung (schematische Darstellung) .....	24
<b>Bild A-16:</b> Sicherheitskennzeichnung Arbeitsfahrzeug .....	25
<b>Bild A-17:</b> Blinkender Ankündigungspfeil mit Kreuzschaltung als Warn- einrichtung nur zum Einsatz auf Seitenstreifen oder durch Zeichen 298 [Sperrfläche] gekennzeichneten Straßenteilen .....	25
<b>Bild B-1:</b> Beispiel eines Querschnittes für Fahrbahnbreite 6,00 m .....	32
<b>Bild B-2:</b> Sicherung von Arbeitsstellen allein im Geh- und Radwegbereich (Regelmaße als Mindestbreiten) .....	34
<b>Bild C-1:</b> Beispiel eines Querschnittes für Verkehrsraumbreite 6,00 m .....	39
<b>Bild D-1:</b> Varianten der Abgrenzung von Behelfsfahrstreifen am linken und rechten Fahrbahnrand .....	45
<b>Bild D-2:</b> Umleitungsplan 1: Umleitung über vorherige Anschlussstelle ...	48
<b>Bild D-3:</b> Umleitungsplan 2: Umleitung über nachfolgende Anschlussstelle	49
<b>Bild D-4:</b> Fernbedienbare Wechselverkehrsführung .....	50
<b>Bild D-5:</b> Verkehrstechnische Gestaltung einer Arbeitsstelle von kürzerer Dauer auf dem Seitenstreifen .....	52

## Tabellenverzeichnis

<b>Tabelle A-1:</b> Kennzeichnung von Bereichen mit beschränkter Durchfahrtshöhe bei Arbeitsstellen (bei geringeren Höhen entsprechend) .....	15
<b>Tabelle A-2:</b> Abstände von Markierungsknöpfen .....	17
<b>Tabelle A-3:</b> Anforderungen .....	27
<b>Tabelle B-1:</b> Aufstellentfernungen .....	31
<b>Tabelle D-1:</b> Mindestbreite von Behelfsfahrstreifen in Abhängigkeit von der Länge der Arbeitsstelle .....	44
<b>Tabelle D-2:</b> Standortübersicht AkD bei Tage .....	54
<b>Tabelle D-3:</b> Standortübersicht AkD in der Nacht .....	55

# Teil A: Allgemeines

## 1 Grundbegriffe und Grundsätze

Diese Richtlinien gelten für die verkehrsrechtliche Sicherung von Arbeitsstellen an und auf Straßen. Sie unterscheiden nach den Anwendungsbereichen innerörtliche Straßen (Teil B), Landstraßen (Teil C) und Autobahnen (Teil D).

### 1.1 Arbeitsstellen

(1) Als Arbeitsstellen an Straßen werden solche Stellen bezeichnet, bei denen öffentliche oder tatsächlich-öffentliche Verkehrsflächen vorübergehend für Arbeiten abgesperrt werden und solche Stellen, die außerhalb des öffentlichen Verkehrsraums liegen, von denen aber Auswirkungen auf den Verkehr ausgehen. Anlass hierfür können Arbeiten an der Straße selbst, Arbeiten neben oder über der Straße, Arbeiten an Leitungen in oder über der Straße sowie Vermessungsarbeiten sein (Rn. 2 VwV-StVO zu § 1).

(2) Die verkehrsrechtlichen Sicherungsmaßnahmen an Arbeitsstellen dienen der sicheren Führung des Verkehrs im Bereich von Arbeitsstellen.

(3) *Die staatlichen und berufsgenossenschaftlichen Gesetze, Verordnungen, Vorschriften und Regelungen zum Arbeitsschutz sind von den jeweiligen Adressaten dieser Vorschriften zu beachten, aber nicht Gegenstand dieser Richtlinien.*

(4) Bezüglich der Gestaltung der Sicherungsmaßnahmen werden unterschieden:

- a) Arbeitsstellen von längerer Dauer (AID),
- b) Arbeitsstellen von längerer Dauer unter besonderen Bedingungen (siehe Teil D, Abschnitt 2.4),
- c) Arbeitsstellen von kürzerer Dauer (AkD) (in der Regel einrichtbar sowohl bei Tage als auch bei Nacht – erforderlichenfalls mit gesonderten Regelplänen oder zusätzlichen Maßnahmen bei Dunkelheit).

(5) Arbeitsstellen von längerer Dauer im Sinne dieser Richtlinien sind in der Regel alle Arbeitsstellen, die mehr als 24 Stunden durchgehend und ortsfest aufrechterhalten werden.

(6) Arbeitsstellen von kürzerer Dauer im Sinne dieser Richtlinien sind alle Arbeitsstellen, die in der Regel nicht länger als 24 Stunden bestehen. Maßgeblich ist dabei, wie lange die arbeitsstellenbedingte Verkehrsführung besteht.

(7) Tagesbaustellen im Sinne dieser Richtlinien sind alle Arbeitsstellen von kürzerer Dauer, die während der Tageshelligkeit bestehen. Hierunter fallen

- a) Arbeitsstellen, die kurzzeitig stationär eingerichtet sind (z. B. für Unterhaltungsarbeiten, Reparaturen an Fahrzeug-Rückhaltesystemen (FRS), Beschilderungsarbeiten, Arbeiten an Ver- und Entsorgungseinrichtungen), soweit sie nicht aufgrund der Verkehrssituation wie Arbeitsstellen von längerer Dauer behandelt werden müssen; diese werden als kurzzeitig stationäre Arbeitsstellen bezeichnet,
- b) Arbeitsstellen, die sich in der Regel in der Verkehrsrichtung kontinuierlich fortbewegen (z. B. für Reinigungsarbeiten, Markierungsarbeiten, Grasschnitt); diese werden als bewegliche Arbeitsstellen bezeichnet,
- c) Vermessungsarbeiten sind alle Arbeiten, die den Aufgaben der Landes- und Katastervermessung dienen, sowie alle Ingenieurvermessungen im Rahmen der Planung, des Baus sowie der Unterhaltung und Instandsetzung von Straßen und Bauwerken an Straßen. Vermessungsarbeiten gleichgestellt sind markscheiderische Vermessungen, die durch Gesetz oder Verordnung festgelegt sind, sowie die Ausführung geologischer und geophysikalischer Aufnahmen im Rahmen der Lagerstätten- und Bodenforschung.

(8) Nachtbaustellen im Sinne dieser Richtlinien sind alle Arbeitsstellen von kürzerer Dauer, die während der Dunkelheit betrieben werden.

(9) Straßenbauarbeiten sind Bauarbeiten am und im Straßenkörper sowie an Bauwerken im Zuge von Straßen einschließlich Unterhaltungsmaßnahmen.

(10) Der Verkehrsbereich endet auf der Arbeitsstellen-seite an der zum Verkehr gewandten Kante einer Verkehrseinrichtung (Anlage 4 zu § 43 Absatz 3) oder einer temporären Schutzeinrichtung (Bild A-1). Verkehrsbereich im hier genannten Sinne bezeichnet die räumliche

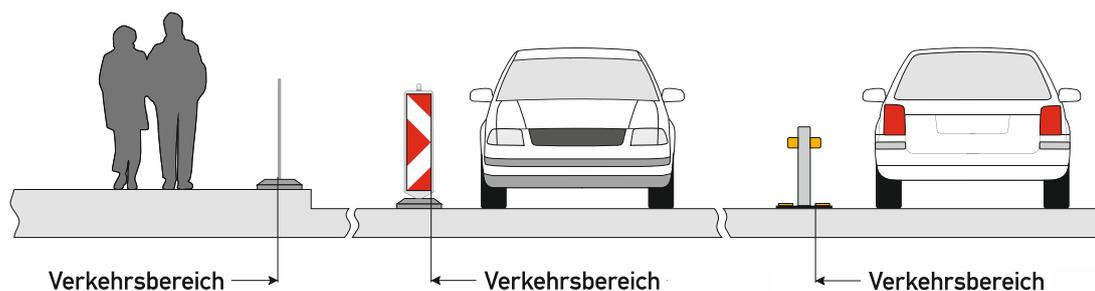


Bild A-1: Abgrenzung des Verkehrsbereiches

Zuständigkeit der für die Anordnung nach § 45 zuständigen Behörde; er bezeichnet nicht den für die Verkehrsteilnehmer uneingeschränkt nutzbaren Raum.

(11) Arbeitsbereich ist der Bereich innerhalb der Arbeitsstelle, in dem Arbeiten stattfinden sowie in dem sich Arbeitskräfte, Arbeitsmittel usw. befinden und der gegenüber dem Verkehrsbereich abgesperrt ist.

(12) Für Vermessungsarbeiten im Fahrbahnbereich ist grundsätzlich eine verkehrsrechtliche Anordnung erforderlich. Nur im Geh- und Radwegbereich ist diese grundsätzlich entbehrlich.

(13) *Bei den für die Vermessung zuständigen Stellen ist darauf hinzuwirken, dass Vermessungspunkte und Messungslinien nach Möglichkeit in verkehrsarme Bereiche außerhalb der Fahrbahn gelegt werden. Muss die Fahrbahn in Anspruch genommen werden, so soll ein Wechseln von einer Straßenseite zur anderen auf das unbedingt notwendige Maß beschränkt bleiben. Es sind die Vermessungsverfahren zu wählen, bei denen der öffentliche Verkehrsraum so wenig wie möglich betreten werden muss.*

## 1.2 Planung der Arbeitsstellen

(1) Arbeitsstellen sind so zu planen, dass ihre Dauer und räumliche Ausdehnung die Verkehrsabwicklung möglichst wenig erschweren. Die anordnende Behörde hat zu prüfen, ob die eingereichten Unterlagen diesen Anforderungen genügen.

(2) Entfallen vorübergehend Gründe für die Maßnahmen oder lassen die Umstände zeitweise Erleichterungen zu, dann sind die Maßnahmen für diese Zeit aufzuheben bzw. abzumildern.

(3) *Arbeiten an verkehrsreichen Straßen sollen in verkehrsschwachen Zeiten ausgeführt werden. Um den Eingriff in den Verkehr möglichst gering zu halten, sollen Nachtbaustellen in Erwägung gezogen werden; hinsichtlich der Anforderungen an den Betrieb von Nachtbaustellen wird auf die Ausführungen im Abschnitt 10 sowie im Teil D, Abschnitt 3, verwiesen.*

*Es kann erforderlich sein, dass der Bauherr bei der für den Immissionsschutz zuständigen Behörde eine Genehmigung einholt.*

(4) Bereits bei der Planung von zeitlich oder räumlich größeren Arbeitsstellen sind Straßenverkehrsbehörde, Polizei, Feuerwehr sowie Betreiber von betroffenen Linienverkehren des ÖPNV zu beteiligen. Soweit besondere Stellen zur Koordinierung solcher Arbeiten eingerichtet sind, sind diese zu beteiligen.

(5) Bei räumlich längeren Arbeitsstellen ist darauf zu achten, dass – entsprechend dem Baufortschritt – die für den Verkehr wirksame Arbeitsstellenlänge und -breite möglichst geringgehalten und regelmäßig dem für die Arbeiten notwendigen Raum angepasst werden.

(6) Hinsichtlich gegebenenfalls erforderlicher Umleitungen wird auf die Ausführungen im Abschnitt 11.2 verwiesen.

(7) *Eine rechtzeitige Information der Öffentlichkeit, in besonderen Fällen auch behinderter Menschen, über absehbare Verkehrsbeeinträchtigungen und mögliche Umleitungs- und Ausweichstrecken sollte in geeigneter Weise erfolgen.*

(8) *Es ist zu prüfen, inwieweit die Arbeiten zum Auf- und Abbau von Behelfsverkehrsführungen einer eigenen verkehrsrechtlichen Absicherung bedürfen.*

(9) *Wären bei Festlegungen von Sicherungsmaßnahmen an Straßen erhebliche Verkehrsbeeinträchtigungen oder Gefährdungen für unmittelbar im Grenzbereich zum Verkehr arbeitende Beschäftigte zu erwarten, kann es erforderlich sein, dass der Bauherr die notwendigen Maßnahmen mit den für den Straßenverkehr und den für den Arbeitsschutz zuständigen Behörden abstimmt, die für Verkehrsteilnehmer und Beschäftigte auf Straßenbaustellen gleichermaßen die größtmögliche Sicherheit gewährleisten (vergleiche ASR A5.2).*

## 1.3 Verkehrsrechtliche Grundsätze und Zuständigkeiten

### 1.3.1 Anordnung von Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen

(1) *Maßgebende Rechtsgrundlage für alle verkehrslenkenden, -beschränkenden oder -verbotenden Maßnahmen auf öffentlichen Verkehrsflächen oder auf Privatgrund mit tatsächlich-öffentlichem Verkehr aus Anlass von Arbeiten im Straßenraum, z. B. Bauarbeiten, ist die StVO (§ 45 Absatz 1 und 2). Hierbei sind alle Gebote und Verbote für die Verkehrsteilnehmer durch Verkehrszeichen und -einrichtungen nach der StVO anzuordnen (§ 45 Absatz 4). Die VwV-StVO sowie diese Richtlinien sind zu beachten (Rn. 3 VwV-StVO zu § 43 und Rn. 1 VwV-StVO zu § 40, Zeichen 123).*

(2) Die Straßenbaubehörde ist vorbehaltlich anderer Maßnahmen der Straßenverkehrsbehörde befugt, den Verkehr zur Durchführung von Straßenbauarbeiten zu beschränken, zu verbieten oder umzuleiten und ihn durch Markierungen und Leiteinrichtungen zu lenken (§ 45 Absatz 2). Die Straßenbaubehörde muss vor allen Straßenbauarbeiten im öffentlichen Straßenraum rechtzeitig – im Regelfall mindestens zwei Wochen vor Beginn der Bauarbeiten – die Straßenverkehrsbehörde über deren Umfang und verkehrliche Auswirkungen sowie über die angeordneten verkehrlichen Maßnahmen unterrichten. Die Straßenverkehrsbehörde hat die Polizei rechtzeitig von den vorgesehenen Maßnahmen zu unterrichten. Will sie von ihrem Vorbehalt Gebrauch machen und vorgesehene Maßnahmen aufheben oder ändern, so darf sie das nur nach Anhörung von Polizei und Straßenbaubehörde tun. Straßenverkehrsbehörde und Straßenbaubehörde können vereinbaren, dass die Unterrichtung der Polizei von der Straßenbaubehörde übernommen wird.

(3) Bei Arbeitsstellen, bei denen der gesamte oder ein Teil des Verkehrs umgeleitet werden muss, sollte die vorgeschriebene vorherige Abstimmung zwischen der Straßenbaubehörde und der Straßenverkehrsbehörde nach Möglichkeit 4 Wochen vorher erfolgen.

(4) Sind sonstige Anlagen Dritter von den Arbeiten betroffen, so sind bei der Festlegung der Maßnahmen deren Eigentümer oder Betreiber hinzuzuziehen, gegebenenfalls auch Feuerwehr und Rettungsdienste.

(5) Bei Straßenbauarbeiten von geringer verkehrlicher Auswirkung, bei denen die Anordnung verkehrlicher Maßnahmen auf der Grundlage von Regelplänen erfolgt, kann von einer vorherigen Unterrichtung der Straßenverkehrsbehörde abgesehen werden, wenn diese einem derartigen Verfahren zugestimmt hat.

(6) Zur Anordnung verkehrlicher Maßnahmen zur Durchführung von Arbeiten im Straßenraum, die nicht Straßenbauarbeiten sind, ist gemäß § 45 Absatz 1 Satz 2 Nr. 1 ausschließlich die Straßenverkehrsbehörde befugt.

(7) Für Verkehrsbetriebe, Betreiber von Versorgungs- und Telekommunikationsnetzen sowie für Unternehmer, die im Rahmen von Verträgen für einen längeren Zeitraum mit der Durchführung von Arbeiten im Straßenraum beauftragt sind, kann die zuständige Behörde auf Antrag ein vereinfachtes Verfahren festlegen. Dieses Verfahren kann insbesondere bei Arbeitsstellen angewandt werden, die keine wesentlichen Eingriffe in den Verkehrsablauf zur Folge haben und stets gleichartige Sicherungsmaßnahmen nach sich ziehen, das heißt vorrangig bei Arbeitsstellen von kürzerer Dauer. In den schriftlichen Festlegungen sollen der Geltungsbereich – Arbeiten und Verkehrsflächen –, die anzuwendenden Regelpläne nach diesen Richtlinien und die jeweils vor Beginn der Arbeiten einzuschaltenden Behörden – z. B. Straßenbaubehörde, Straßenverkehrsbehörde, Polizei – aufgenommen werden. Es ist darin ferner darauf hinzuweisen, dass Verkehrszeichen und -einrichtungen nach der StVO erst dann aufgestellt werden dürfen, wenn sie gemäß § 45 für jeden Einzelfall ausdrücklich angeordnet worden sind. Mit der Festlegung des vereinfachten Verfahrens ist die Zusage der Anordnungsbehörde verbunden, künftig die Prüfung und Anordnung der für die jeweilige Örtlichkeit erforderlichen Maßnahmen in der Regel innerhalb von 3 Arbeitstagen vorzunehmen, sofern nicht ausnahmsweise ganz besondere Umstände vorliegen, die einer längerfristigen Prüfung bedürfen.

(8) Die Verkehrssicherungspflicht obliegt demjenigen, der im öffentlichen Straßenraum Arbeiten ausführt oder ausführen lässt. Die Verkehrssicherungspflicht des Unternehmers, im Regelfall des Bauunternehmers, gegebenenfalls auch des Verkehrsabsicherers, 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. Sie betrifft den gesamten Arbeitsstellenbereich und gegebenenfalls

die zugehörige Umleitungsstrecke sowie alle anlässlich der Arbeitsstelle angeordneten Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen.

(9) Die Anordnung von Verkehrszeichen und -einrichtungen aus Anlass von Arbeiten im Straßenraum soll schriftlich erfolgen. Die Unternehmer müssen vor dem Beginn von Arbeiten, die sich auf den Straßenverkehr auswirken, von der zuständigen Behörde – Straßenverkehrsbehörde oder Straßenbaubehörde – Anordnungen über die Abspernung und Sicherung der Arbeitsstellen sowie über notwendige Verkehrsbeschränkungen, -verbote und Umleitungen einholen. Bauunternehmer haben dem Antrag einen Verkehrszeichenplan beizufügen (§ 45 Absatz 6).

(10) Die Anordnung richtet sich an die für die Anbringung der Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen Verantwortlichen. Sie beinhaltet auch die an die Verkehrsteilnehmer gerichtete straßenverkehrsrechtliche Anordnung. Die Anbringung von Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen entsprechend der straßenverkehrsrechtlichen Anordnung obliegt im Regelfall dem Unternehmer. Adressat dieser Anordnung ist derjenige, der sie vor Ort umsetzt und für die Unterhaltung verantwortlich ist. Der Unternehmer ist nicht befugt, von den Vorgaben der Anordnung abzuweichen. Dies bezieht sich auch auf den Inhalt der verkehrsrechtlichen Anordnung für das Verkehrszeichen bzw. die Verkehrseinrichtung selbst. Ohne Anordnung aufgestellte oder von der Anordnung abweichende Verkehrszeichen sind nichtig. Sie haben allenfalls hinweisende Wirkung und können das nach § 1 gebotene Verhalten beeinflussen.

*(11) Sollen im Rahmen der Durchführung von Arbeiten im Straßenraum Sonderrechte nach § 35 Absatz 6 in Anspruch genommen werden, ist sorgfältig zu prüfen, ob die dort vorgeschriebenen Warneinrichtungen sowie gegebenenfalls gelbes Blinklicht (§ 38 Absatz 3) ausreichen, oder ob Sicherungsmaßnahmen im Sinne dieser Richtlinien erforderlich sind. Dann sind vor Beginn der Arbeiten die erforderlichen straßenverkehrsrechtlichen Anordnungen einzuholen. Zur Sicherheitskennzeichnung von Fahrzeugen und Warnkleidung vergleiche VwV-StVO zu § 35 Absatz 6 sowie Teil A, Abschnitte 7 und 9.*

### **1.3.2 Sonstige Maßnahmen zur Arbeitsstellensicherung**

(1) Gebote und Verbote, die mit Verkehrszeichen und -einrichtungen ergehen, können durch weitere bauliche oder technische Maßnahmen unterstützt oder ergänzt werden. Diese sonstigen Maßnahmen bedürfen keiner Anordnung nach § 45, von ihnen geht jedoch auch keine unmittelbare rechtliche Wirkung auf das Verkehrsverhalten aus. Sie können daher die Verkehrszeichen und -einrichtungen nicht ersetzen.

(2) Bei der Anwendung dieser sonstigen Maßnahmen im Bereich von Arbeitsstellen im Straßenraum ist § 33 Absatz 2 Satz 1 zu beachten. Danach dürfen „Einrichtungen, die Zeichen oder Verkehrseinrichtungen (§§ 36

bis 43) gleichen, mit ihnen verwechselt werden können oder deren Wirkung beeinträchtigen können“, dort nicht angebracht werden, „wo sie sich auf den Verkehr auswirken können“. Im Zweifelsfall ist zuvor die Straßenverkehrsbehörde zu befragen.

### 1.3.3 Weitere Rechtsgrundsätze

(1) Neben den speziellen Vorschriften des Straßenverkehrsrechts sind u. a. eine Reihe verwaltungsrechtlicher und zivilrechtlicher Vorschriften und Bestimmungen des BGB zu beachten.

(2) Von besonderer Bedeutung ist die fehlerfreie Ermessensausübung durch die Straßenverkehrs- und Straßenbaubehörde bei belastenden Verwaltungsakten. In diesem Zusammenhang müssen sich die Einrichtung und Absicherung von Arbeitsstellen daher am Grundsatz der Verhältnismäßigkeit messen lassen. Dies gilt für die Anordnung der verkehrssichernden Maßnahmen und die dadurch hervorgerufene Belastung Dritter sowie für das Maß der angeordneten Verkehrsbeschränkung oder des angeordneten Verkehrsverbotes. Fehlerfreie Ermessensausübung verlangt in erster Linie die Beachtung des § 45 Absatz 9 sowie die Interessenabwägung der durch den Verwaltungsakt Betroffenen. Hieraus kann sich u. a. die Notwendigkeit ergeben, Verkehrsverbote und Beschränkungen während der arbeitsfreien Zeit aufzuheben oder abzumildern. Im Ergebnis müssen die die Einrichtung der Arbeitsstelle begründenden Belange überwiegen. Die Nutzungsinteressen der die Straße gemeingebrauchlich nutzenden Verkehrsteilnehmer müssen in die Abwägung einfließen. Dabei geht der Grundsatz der Sicherheit dem der Leichtigkeit des Verkehrs vor. Ein Anspruch auf gleichbleibende Nutzungsmöglichkeit der Straße besteht für sie nicht. Behinderungen des Verkehrsablaufes durch arbeitsstellenbedingte Zeitverluste oder Umwege müssen sie bei Beachtung des Verhältnismäßigkeitsgrundsatzes hinnehmen.

(3) Insbesondere sind die Belange von Anliegern, die in besonderem Maße auf die Nutzung der Straße angewiesen sind, in die Abwägung einzubeziehen. Dies gilt vor allem für an der Straße liegende Gewerbebetriebe. Der Verhältnismäßigkeitsgrundsatz verlangt, dass die zur Erreichung des Ziels am wenigsten belastende (aber noch wirksame) Eingriffsmöglichkeit genutzt wird.

(4) Sind Fußgänger von den Auswirkungen der Arbeitsstelle betroffen, müssen auch die Bedürfnisse von behinderten Menschen berücksichtigt werden (insbesondere von blinden, seh-, körper- und hörbehinderten sowie kleinwüchsigen Menschen).

(5) Bei der Einrichtung der Arbeitsstellen sind die Grundsätze der Verkehrssicherungspflicht zu beachten. Diese betreffen in erster Linie die technische Beschaffenheit der Straße und der Einrichtungen im Straßenraum sowie die ordnungsgemäße Anbringung der angeordneten Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen.

Kommt es im Zusammenhang mit der Durchführung von Arbeiten, die sich auf den Verkehr auswirken, zu Gefahren insbesondere für die Sicherheit des Verkehrs, ist der Unternehmer aufgrund der ihm obliegenden Verkehrssicherungspflicht gehalten, deren unverzügliche Beseitigung zu veranlassen. Sind hierfür verkehrsrechtliche Anordnungen erforderlich, hat er sich an die zuständige Behörde zu wenden; bei Gefahr im Verzug hat er unverzüglich die Polizei zu verständigen und gegebenenfalls eigenverantwortlich vorläufige Sicherungsmaßnahmen zu ergreifen.

(6) Zudem sind bei der Anordnung der verkehrssichernden Maßnahmen die Grundsätze der Verkehrsregelungspflicht zu beachten. Diese bedingen ein nach den örtlichen Verhältnissen des Einzelfalls gegebenes Erfordernis, den Verkehr zu lenken, umzuleiten, zu beschränken oder zu verbieten.

### 1.4 Inhalt der Anordnungen und Verkehrszeichenpläne

(1) Die verkehrsrechtliche Anordnung legt die Maßnahmen für die verkehrsrechtliche Absicherung einer Arbeitsstelle fest. Sie enthält grundsätzlich Verkehrszeichenpläne, Umleitungspläne sowie gegebenenfalls Signallagepläne mit den hierauf fußenden Signalzeiten- und Phasenfolgeplänen, die fallweise verschiedene Bauphasen berücksichtigen und keiner textlichen Wiederholung bedürfen. Auf- und Abbau der angeordneten Verkehrsführung müssen in unmittelbarem zeitlichen Zusammenhang mit Beginn und Ende der Arbeiten stehen. Die verkehrsrechtliche Anordnung muss alle Angaben zu Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen enthalten, die aus Anlass der durchzuführenden Arbeiten angebracht, geändert oder entfernt werden müssen. Sie soll auch die für den Auf- und Abbau der Behelfsverkehrsführung erforderlichen (vgl. Abschnitt 1.2 Absatz 8) Festlegungen enthalten. Sie ist so zu gestalten, dass dem Adressaten kein Ermessen bei der Ausführung verbleibt.

(2) Die Anordnung muss folgende Angaben enthalten:

- a) Großräumige Beschreibung der Örtlichkeit:
  - innerorts: Gemeinde, Ortsteil, Straßename,
  - außerorts: Straßenklasse und Nummer (z. B. B 27) sowie Lage (z. B. südlich von A-Stadt).
- b) Nähere Angaben zur Lage der Arbeitsstelle: Beschreibung der betroffenen Straßenteile, genaue Länge der Arbeitsstelle mit Ortsangabe (z. B. von Hausnummer x bis y, von km x bis y).
- c) Breiten der Straßenteile, die von den Arbeiten direkt oder indirekt betroffen sind, insbesondere Breiten von Behelfsfahrestreifen und Restbreiten von eingeschränkten Fahrbahnteilen.
- d) Angaben zum zeitlichen Rahmen der Arbeiten: Geplanter bzw. frühester Beginn der Arbeiten (Arbeitsstelleneinrichtung), spätestes Ende der Arbeiten bzw. der einzelnen Bauphasen.

- e) Detailangaben zum zeitlichen Ablauf:
- Bei Arbeitsstellen von längerer Dauer: z. B. Meldepflicht des Zeitpunktes der Einrichtung der Arbeitsstelle 48 Stunden vorher (gegebenenfalls auch gegenüber der Polizei) und der Räumung der Arbeitsstelle am gleichen Tage.
  - Bei Arbeitsstellen von kürzerer Dauer: z. B. Räumung der Arbeitsstelle rechtzeitig vor bekannten Verkehrsspitzenzeiten.
- f) Beschilderung einschließlich erforderlicher Beleuchtungseinrichtungen, Markierung, Absperrgeräte.
- g) Besondere Einzelheiten über zu ändernde Verkehrszeichen im Verlauf der Arbeiten; Änderungen an arbeitsfreien Tagen sind konkret zu benennen, wie z. B. vorübergehende Aufhebung von Geschwindigkeitsbeschränkungen.
- h) Gegebenenfalls vorhandene Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen mit Angaben über erforderliches Abdecken, Entfernen oder Ungültigmachen.
- i) Schaltungen einer vorhandenen oder anlässlich der Arbeitsstelle angebrachten Verkehrsbeeinflussungsanlage.
- j) Name, Vorname, Anschrift und Telefonnummer des oder der Verantwortlichen für die Verkehrssicherung während und nach der Arbeitszeit.

Soweit der Einsatz einer Lichtzeichenanlage erforderlich ist, sind ferner anzugeben:

- k) Der vorgesehene Signallageplan, der Signalzeitenplan bzw. die Signalzeitenpläne mit ihren Einsatzzeiten. Soweit eine verkehrsabhängige Steuerung für erforderlich gehalten wird, sind deren Einsatzzeiten zu benennen.
- l) Name, Vorname, Anschrift und Telefonnummer des oder der für den Betrieb der Signalanlage und für die Störungsbeseitigung Verantwortlichen während und nach der Arbeitszeit.

Soweit eine Umleitung eingerichtet werden muss:

- m) Lageplan über die Umleitungsstrecken mit den zusätzlichen Verkehrszeichen im Verlauf der Umleitungsstrecke und den Änderungen der vorhandenen Verkehrszeichen (Umleitungsplan oder Verkehrslenkungsplan).

(3) Als Verantwortlicher im Sinne von j) und l) kann nur benannt werden, wer jederzeit Zugriff auf die Arbeitsstellen vor Ort hat und über ausreichende Entscheidungsvollmachten im Rahmen des Adressaten der Anordnung verfügt sowie der deutschen Sprache mächtig ist. Außerdem muss er die erforderlichen Fachkenntnisse nach dem „Merkblatt über Rahmenbedingungen für erforderliche Fachkenntnisse zur Verkehrssicherung an Arbeitsstellen an Straßen“ (MVAS) nachweisen; hiervon kann die anordnende Behörde bei Arbeiten mit geringen verkehrlichen

Auswirkungen Ausnahmen zulassen. Die Behörde soll die Benennung eines Vertreters mit gleichen Voraussetzungen fordern.

(4) Dem Antragsteller kann gestattet werden, die Angaben zu den Punkten j) und l) auch bis zum Beginn der Einrichtung der Arbeitsstelle nachzureichen.

(5) Die Anordnung ist auf der Arbeitsstelle bereitzuhalten und gegebenenfalls den zuständigen Personen auf Verlangen zur Prüfung vorzulegen.

## 1.5 Aufstellung von Verkehrszeichen- und ähnlichen Plänen; Nutzung der Regelpläne

(1) Die Erstellung der Verkehrszeichenpläne richtet sich nach den Vorschriften der StVO, der VwV-StVO sowie den ergänzenden Regelungen der „Richtlinien für die Markierung von Straßen“ (RMS), der „Richtlinien für Lichtsignalanlagen an Straßen“ (RiLSA) und der „Richtlinien für Umleitungsbeschilderungen“ (RUB). Es empfiehlt sich bei Verkehrszeichenplänen für Arbeitsstellen von längerer Dauer bauliche und andere nicht technische Gegebenheiten nachrichtlich darzustellen, welche Einfluss auf die Möglichkeit und den Ort der Anbringung der anzuordnenden Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen haben.

(2) Die Bauunternehmer müssen der zuständigen Behörde grundsätzlich Verkehrszeichenpläne vorlegen (§ 45 Absatz 6), Ausnahmen siehe in diesem Abschnitt unter Absatz 7. Dies gilt auch für Signallage- und Signalzeitenpläne.

(3) Diese Richtlinien enthalten in den Teilen B bis D für Standardsituationen typisierte Regelpläne. Ihre Eignung und das Erfordernis jedes Anordnungselements sind für die jeweilige örtliche und verkehrliche Situation unter Zugrundelegung strenger Maßstäbe zu prüfen. Sind Änderungen aufgrund örtlicher Besonderheiten erforderlich, so dient der Regelplan als Grundbaustein für den Verkehrszeichenplan. Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen sind in den Regelplänen so dargestellt, dass ihre Unterkante den Aufstellort bezeichnet. Die Richtung, aus der sie sichtbar sind, ergibt sich durch die Umklappregel: Sie sind für die Verkehrsteilnehmer sichtbar, die sich aus Richtung der Unterkante dem Verkehrszeichen oder der Verkehrseinrichtung nähern.

Die vorgenannten Regelungen sind auch für Verkehrszeichenpläne anzuwenden.

(4) Insbesondere bei größeren Arbeiten wird es sich zumeist anbieten, dass die Straßenbaubehörde selbst ein Verkehrskonzept erarbeitet und abstimmt, das zugleich Aussagen über die Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen sowie Verkehrsführung und -regelung enthält.

(5) Die Aufstellung eines Verkehrszeichen- oder Umleitungsplanes in reiner Schriftform sollte nur bei Arbeitsstellen von kürzerer Dauer oder geringem Umfang angewandt werden.

(6) Soweit die zuständige Behörde die Aufstellung von Verkehrszeichen- und Umleitungsplänen anhand von Lageplänen fordert, was vor allem für innerörtliche Straßen zweckmäßig sein kann, sind diese dem Bauunternehmer durch den Veranlasser der Maßnahme zur Verfügung zu stellen.

(7) Der Vorlage eines Verkehrszeichenplanes durch den Bauunternehmer bedarf es gemäß Rn. 66-68 VwV-StVO zu § 45 Absatz 6 in den nachfolgenden Fällen nicht:

**„1. bei Arbeiten von kurzer Dauer und geringem Umfang der Arbeitsstelle, wenn die Arbeiten sich nur unwesentlich auf den Straßenverkehr auswirken,“**

Dies setzt voraus, dass die Auswirkungen der Arbeitsstelle auf den Straßenverkehr tatsächlich so geringfügig sind, dass der Eintritt konkreter Gefahr als ausgeschlossen anzusehen ist. Das ist regelmäßig der Fall, wenn die aufgeführten Kriterien zusammentreffen (äußerster Bagatellfall). Restriktive Handhabung ist im Sinne der Verkehrssicherheit geboten. Es fällt in das Ermessen der Behörde, die Bedeutung der Arbeitsstelle im Einzelfall zu beurteilen und gegebenenfalls die Vorlage eines Verkehrszeichenplanes zu verlangen.

**„2. wenn ein geeigneter Regelplan besteht,“**

Bei unveränderter Übernahme des Regelplanes erübrigt sich die Vorlage des Verkehrszeichenplanes; die behördliche Anordnung enthält den Hinweis „Absicherung gemäß Regelplan...“. Örtliche Besonderheiten sind auch hier gegebenenfalls zu berücksichtigen. Eine bestätigte Ausführung ist der Anordnung beizufügen.

**„3. wenn die zuständige Behörde selbst einen Plan aufstellt.“**

Das Absehen von der Vorlage eines Verkehrszeichenplanes entbindet die Behörde nicht von den erforderlichen Anordnungen nach § 45 (siehe Abschnitte 1.3.1 und 1.3.2).

## **1.6 Überprüfung und Überwachung durch Behörden**

### **1.6.1 Allgemeines**

Straßenverkehrsbehörde, Straßenbaubehörde und die Polizei sind gehalten, Arbeitsstellen auf Straßen hinsichtlich der Zweckmäßigkeit der angeordneten Maßnahmen zu prüfen und die planmäßige Kennzeichnung zu überwachen (Rn. 64 VwV-StVO zu § 45 Absatz 6).

### **1.6.2 Überprüfung**

(1) Vor der Inbetriebnahme einer Arbeitsstellenverkehrsführung muss die anordnende Behörde überprüfen:

- a) Jede Art von Lichtzeichenanlagen; dabei sollen auch Lichtzeichenanlagen z. B. im Bereich von Umleitungsstrecken einbezogen werden,
- b) Umleitungen von Vorfahrtstraßen,
- c) Arbeitsstellen mit einer Änderung der Vorfahrt.

(2) Nach der Inbetriebnahme hat die anordnende Behörde – erforderlichenfalls auch nachts – Arbeitsstellen auf Autobahnen, Kraftfahrstraßen und Vorfahrtstraßen (Zeichen 306) zeitnah zu überprüfen.

### **1.6.3 Überwachung**

(1) Arbeitsstellen sind durch die Straßenverkehrsbehörde, Straßenbaubehörde und die Polizei zu überwachen. Das gilt auch für die Zeit nach Arbeitsschluss, für die Nacht und für die Sonn- und Feiertage.

(2) Während der Dauer einer Sperrung sind in angemessenen Zeitabständen die Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen auf der Umleitungsstrecke zu überprüfen.

(3) Entsprechen die Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen nicht der Anordnung, sind unverzüglich entsprechende Änderungen zu veranlassen.

(4) Die Straßenverkehrsbehörde kann bestehende Anordnungen der Straßenbaubehörde aufheben, ändern, ergänzen oder erweitern. Insbesondere um zu vermeiden, dass unzumutbare Maßnahmen getroffen werden, die den Baufortschritt unnötig hemmen und damit die Bauzeit verlängern oder die Sicherheit der im Arbeitsbereich der Arbeitsstelle Tätigen gefährden, sind vorher die Straßenbaubehörde und die Polizei anzuhören. Hält die Straßenbaubehörde einzelne Maßnahmen der Straßenverkehrsbehörde für unzumutbar oder unzureichend, hat sie entsprechende Verbesserungen anzuregen.

(5) Stellt die Polizei Verstöße gegen Anordnungen fest, die vom Unternehmer nicht sofort behoben werden, ist unverzüglich die Straßenverkehrsbehörde oder die Straßenbaubehörde zu benachrichtigen. Die Polizei ist gemäß § 44 Absatz 2 Satz 2 befugt, bei Gefahr im Verzug zur Aufrechterhaltung der Sicherheit und Ordnung des Verkehrs anstelle der zuständigen Behörde selbst vorläufige Maßnahmen zu treffen; sie bestimmt dann die Mittel zur Sicherung und Lenkung des Verkehrs. Bei länger andauernden Maßnahmen hat sie die zuständige Behörde zu verständigen.

(6) Werden infolge der Regelung der vorstehenden Absätze Änderungen aus dringenden verkehrlichen Gründen erforderlich, sind diese in den anliegenden Verkehrszeichenplan einzutragen und vom Anordnenden zu unterzeichnen. Die beteiligten Behörden und Dienststellen sind hiervon unverzüglich schriftlich zu unterrichten.

## 2 Verkehrszeichen

### 2.1 Allgemeines

(1) Verkehrszeichen sind Gefahrzeichen, Vorschriftzeichen und Richtzeichen (§ 39 Absatz 2) sowie Zusatzzeichen (§ 39 Absatz 3). Die Größe der Verkehrszeichen, die Gestaltung der Zusatzzeichen sowie die Art ihrer Aufstellung oder Anbringung sind in §§ 39 bis 43, in der VwV-StVO insbesondere zu §§ 39 bis 43 und in dem zugehörigen Katalog der Verkehrszeichen (VzKat) geregelt. Auch Markierungen sind Verkehrszeichen (§ 39 Absatz 5). Hinsichtlich der Abmessungen und geometrischen Anordnung von Markierungen sind zusätzlich die RMS zu beachten (Rn. 49 bis 53 und 55 VwV-StVO zu den §§ 39 bis 43 sowie VwV-StVO zu § 42 Zeichen 340), soweit in diesen Richtlinien keine abweichenden Regelungen getroffen sind.

(2) Die Ausführung von Verkehrszeichen darf auch an Arbeitsstellen nicht unter den Anforderungen anerkannter Gütebedingungen liegen (Rn. 18 VwV-StVO zu den §§ 39 bis 43). Verkehrszeichen, ausgenommen solche für den ruhenden Verkehr und Markierungen, müssen grundsätzlich mit Folien mindestens der Reflexionsklasse RA2 nach DIN 67520:2013-10 ausgestattet werden (Rn. 21 VwV-StVO zu den §§ 39 bis 43), abweichend können sie auch entsprechend § 39 Absatz 4 Satz 2 lichttechnisch dargestellt werden. Verkehrszeichen mit mangelnder Erkennbarkeit dürfen nicht verwendet werden (z. B. wenn das Signalbild nicht mehr eindeutig identifizierbar ist oder mehr als 20 % der Folienfläche mechanisch geschädigt sind).

*(3) Auch an Arbeitsstellen gilt, dass vertikale Verkehrszeichen gut sichtbar, stand- und verdrehsicher sowie grundsätzlich senkrecht zur Fahrbahn und rechtwinklig zur Verkehrsrichtung aufgestellt werden müssen. Zeichen 283 und 286 mit Pfeilen sind im spitzen Winkel zur Fahrbahn anzubringen (Rn. 3 VwV-StVO zu § 41 zu den Zeichen 283 und 286).*

(4) Bei der Anordnung von vertikalen Verkehrszeichen aus Anlass von Arbeitsstellen ist darauf zu achten, dass entgegenstehende Regelungen für die Dauer der Maßnahme aufzuheben sind.

### 2.2 Aufstellhöhe von Verkehrszeichen

(1) Die Mindesthöhe zwischen Unterkante Verkehrszeichen und Boden (Fahrbahnoberkante) beträgt in der Regel:

- a) 2,20 m außerhalb der Fahrbahn sowie über Geh- und Radwegen,
- b) 4,50 m an Verkehrszeichenbrücken.

(2) Im Bereich von Arbeitsstellen kann die Aufstellhöhe bis auf folgende Werte reduziert werden, soweit die Verkehrszeichen nicht im Bereich von Geh- und Radwegen aufgestellt werden:

- a) 1,50 m innerorts, z. B. auf Mittelinseln, Grünstreifen, Parkstreifen oder abgesperrten Fahrbahnteilen,

- b) 1,50 m außerorts bei mehrstreifigen Straßen, sofern es sich um Gefahr- oder Vorschriftzeichen handelt, 1,00 m bei Richtzeichen und Zusatzzeichen,
- c) 0,60 m für Verkehrszeichen, die an Fahrzeugen angebracht sind.

### 2.3 Standort von Verkehrszeichen

(1) Alle vertikalen Verkehrszeichen (Schilder) sind grundsätzlich neben dem rechten Fahrbahnrand aufzustellen. Bei zwei und mehr Fahrstreifen in gleicher Fahrtrichtung, bei sehr hohen Verkehrsstärken oder ungünstigen örtlichen Verhältnissen sollten Schilder grundsätzlich auch neben dem linken Fahrbahnrand bzw. auf der Mittelinsel (Fahrbahnteiler) aufgestellt werden, wenn hierfür ausreichender Raum vorhanden ist (§ 39 Absatz 2 Satz 3, Rn. 28 und 30 VwV-StVO zu den §§ 39 bis 43). Es kann zweckmäßig sein, statt der beidseitigen Aufstellung eine Anbringung über Kopf vorzusehen.

(2) Auch für Arbeitsstellen gelten die Regeln über die mehrfache Anbringung von Verkehrszeichen an einem Pfosten:

- a) Nicht mehr als drei Verkehrszeichen am gleichen Pfosten (Rn. 35 VwV-StVO zu den §§ 39 bis 43),
- b) Gefahrzeichen nur in Kombination mit Streckenverboten (Rn. 1 VwV-StVO zu § 40 und Rn. 1 bis 3 zu den Zeichen 274, 276 und 277 VwV-StVO) oder Zusatzzeichen,
- c) Nicht mehr als zwei Vorschriftzeichen am gleichen Pfosten (Rn. 37 VwV-StVO zu den §§ 39 bis 43),
- d) Vorschriftzeichen in Kombination in der Regel nur, wenn sie sich an die gleichen Verkehrsarten wenden und die gleiche Strecke bzw. den gleichen Punkt betreffen (Rn. 38 VwV-StVO zu den §§ 39 bis 43),
- e) Gleichzeitige Geschwindigkeitsbeschränkungen (Zeichen 274) und Überholverbote (Zeichen 276) möglichst an einem Pfosten, wobei Zeichen 274 über Zeichen 276 anzubringen ist.

(3) Werden an einem Pfosten mehrere Verkehrszeichen angebracht, sind immer Gefahrzeichen (Dreiecke) über den Vorschriftzeichen (Ronden) anzubringen.

(4) Zeichen 274, 276 und 277 sollen nach solchen Kreuzungen und Einmündungen wiederholt werden, an denen mit dem Einbiegen ortsunkundiger Kraftfahrer zu rechnen ist. Auf Landstraßen empfiehlt es sich in der Regel, sie in einem Abstand von nicht mehr als 500 m und auf Autobahnen von nicht mehr als 1.000 m zu wiederholen (Rn. 5 VwV-StVO zu den Zeichen 274, 276 und 277). Sie sollen außerdem wiederholt werden, wenn Zweifel am Fortbestehen des Verbotes zu erwarten sind. Zeichen 283 und 286 sind hinter jeder Kreuzung und Einmündung zu wiederholen (vgl. Rn. 2 VwV-StVO zu Zeichen 283 und 286).

(5) Verkehrszeichen sollen auch im Bereich von Arbeitsstellen nicht innerhalb der Fahrbahn aufgestellt werden.

In der Regel soll der Seitenabstand der der Fahrbahn zugewandten Schildkante zur Fahrbahn betragen (Rn. 43 VwV-StVO zu den §§ 39 bis 43):

- a) Innerorts 0,50 m, aber keinesfalls weniger als 0,30 m,
- b) Außerorts 1,50 m.

(6) Geh- und Radwege sollen durch die Aufstellung von Verkehrszeichen nicht unter die im Teil B, Abschnitt 2.4.2, angegebenen Mindestbreiten eingeengt werden.

*(7) Sind innerorts keine Geh- oder Radwege bzw. Seitenstreifen oder Nebenanlagen vorhanden oder werden diese durch die Aufstellung von Verkehrszeichen unter die Mindestbreiten eingeengt, ist im Ausnahmefall die Aufstellung unmittelbar am Rand des rechten Fahrstreifens zulässig. Aus Sicherheitsgründen dürfen dann maximal zwei Fußplatten übereinander verwendet werden und die Fahrstreifen dadurch nur bis zur Mindestbreite eingeengt werden. Können diese Bedingungen wegen der erforderlichen Standsicherheit oder den räumlichen Verhältnissen nicht eingehalten werden, sind diese Verkehrszeichen wie eine Arbeitsstelle zu sichern, gegebenenfalls mit Anordnung von Behelfsfahrstreifen.*

## 2.4 Gefahrzeichen

(1) Kann während der Ausführung der Arbeiten die Sicherheit des Verkehrs durch den Zustand der Straße vorübergehend gefährdet sein (z. B. durch Verschmutzung oder Rollsplitt), so sollten unter Berücksichtigung von § 45 Absatz 9 Satz 2, vorsorglich für den begrenzten Zeitraum bis zur Beseitigung der Gefahr entsprechende Gefahrzeichen angeordnet werden. Deren Erforderlichkeit ist sorgfältig zu prüfen.

### zu Zeichen 123 (Arbeitsstelle)

(2) Zeichen 123 ist grundsätzlich anzuordnen, wenn sich eine Arbeitsstelle unmittelbar auf den Verkehr auswirkt. Nur wenn der gesamte Verkehr vor Beginn der Arbeitsstelle umgeleitet wird, kann auf Zeichen 123 verzichtet werden. Zusatzzeichen 1004-30 oder 1004-31 können auch angeordnet werden, wenn das Gefahrzeichen in größerer Entfernung zur Gefahrstelle angebracht werden soll, als dies in § 40 Absatz 2 vorgesehen ist.

(3) Die an Arbeitsstellen von kürzerer Dauer eingesetzten fahrbaren Absperrtafeln kennzeichnen Arbeitsstellen, so dass Zeichen 123 nicht anzuordnen ist, ausgenommen hiervon sind Arbeitsstellen von kürzerer Dauer während der Dunkelheit auf Autobahnen; siehe hierzu Abschnitt 10 Absatz 5 und Teil D, Tabelle D-3.

### zu Zeichen 101 (Gefahrstelle)

(4) Wird Zeichen 101 im Bereich von Arbeitsstellen erforderlich, so ist auf einem Zusatzzeichen die Gefahr näher zu bezeichnen, z. B. Zeichen 101 mit Zusatzzeichen 1008-30 (Vorfahrt geändert).

### zu Zeichen 101-52 (Splitt, Schotter)

(5) Vor der Gefahr „Splitt, Schotter“ wird mit Zeichen 101-52 gewarnt.

### zu Zeichen 112 (Unebene Fahrbahn)

(6) Das Zeichen 112 ist vor allem anzuordnen, wenn Unebenheiten gefährlich werden können und sie schlecht erkennbar sind. An Arbeitsstellen können dies größere Absätze sein, die überfahren werden müssen (z. B. Absätze oder Kanten in der Oberfläche der Fahrbahnbefestigung, Behelfsbrückenteile, überstehende Kanaldeckel oder Bordsteine mit provisorischen Anrampungen).

### zu Zeichen 114 (Schleuder- oder Rutschgefahr)

(7) In Arbeitsstellen kommt eine Anordnung von Zeichen 114 bei besonders starker Verschmutzung in Frage. Zeichen 114 ersetzt die Zeichenkombination Zeichen 101 mit Zusatzzeichen 1007-35, soweit die Schleuder- oder Rutschgefahr im Vordergrund steht; siehe auch Absatz 1 dieses Abschnittes sowie Rn. 1 VwV-StVO zu Zeichen 101. § 32 Absatz 1 ist zudem zu beachten. Beim Baulastträger ist auf Maßnahmen zur Verringerung bzw. Verhinderung der Fahrbahnverschmutzung hinzuwirken.

### zu Zeichen 120 und 121 (verengte Fahrbahn)

(8) Die Zeichen 120 und 121 sollen an Arbeitsstellen nur angeordnet werden, wenn schlecht erkennbare oder für den Verkehrsteilnehmer unerwartete Einengungen der Fahrbahn vorhanden sind oder wenn sich eine Fahrbahn für beide Richtungen auf weniger als zwei Fahrstreifen verengt. Deshalb sollen Einengungen allmählich vorgenommen oder durch Fahrbahnmarkierungen und Verkehrseinrichtungen ausreichend gekennzeichnet werden (VwV-StVO zu § 40 zu den Zeichen 120 und 121).

(9) An Fahrbahnen mit mehreren Fahrstreifen für eine Fahrtrichtung wird der Wegfall von Fahrstreifen oder eine durch Einengung verschwenkte Verkehrsführung durch Verkehrslenkungsstafeln (Zeichen 501 ff.) mit Zusatzzeichen 1004-31 angezeigt. Zeichen 121 ist dann nicht anzuordnen.

### zu Zeichen 124 (Stau)

(10) Ist vor einer Arbeitsstelle häufig mit Stau zu rechnen, der über die Regelbeschilderung hinausreicht und vom herannahenden Verkehr nicht rechtzeitig erkannt werden kann, so wird dringlich empfohlen, zusätzlich an einer geeigneten Stelle vor der Staugefahr zu warnen. Diese Anordnung ist Aufgabe der zuständigen Straßenverkehrsbehörde.

### zu Zeichen 125 (Gegenverkehr)

(11) Das Zeichen 125 ist nur dann anzuordnen, wenn außerhalb von Autobahnen eine Fahrbahn für eine Richtung während Arbeiten im Verkehrsraum vorübergehend in beiden Richtungen befahren wird und dies nicht ohne Weiteres erkennbar ist (Rn. 1 VwV-StVO zu § 40 zu Zeichen 125). Das Zeichen ist gegebenenfalls für beide Fahrtrichtungen anzuordnen und soll auf längeren Strecken wiederholt werden. Die Richtungsfahrstreifen sind durch eine gelbe Fahrstreifenbegrenzung (Zeichen 295) zu trennen. Bei baulicher Trennung, auch temporär, z. B. durch temporäre Schutzeinrichtungen, ist das Zeichen nicht anzuordnen.

(12) Werden auf einer Fahrbahn mehr als zwei Behelfsfahrstreifen im Gegenverkehr geführt, so ist, um Irrtümer zu vermeiden, nicht Zeichen 125 anzuordnen, sondern es sind Fahrstreifentafeln (Zeichen 522) einzusetzen, auf denen die vorhandene Zahl der Fahrstreifen und deren Richtung wiedergegeben ist. Bei wechselseitigen Einengungen ist die Verkehrsführung durch Verschwenkungs tafeln (Zeichen 514) zu verdeutlichen.

**zu Zeichen 131 (Lichtzeichenanlage)**

(13) Vor Lichtzeichenanlagen an Arbeitsstellen kann durch Zeichen 131 gewarnt werden, wenn die Lichtzeichenanlage nicht in ausreichender Entfernung erkennbar ist (VwV-StVO zu § 40 zu Zeichen 131, Satz 1).

(14) Im Übrigen sind grundsätzlich die RiLSA zu beachten.

**2.5 Vorschriftzeichen**

(1) Vor der Anordnung von Vorschriftzeichen sind die besonderen Umstände und die örtlichen Verhältnisse zu bewerten (siehe dazu § 45 Absatz 9 Satz 3).

**zu Zeichen 208 (Vorrang des Gegenverkehrs) und Zeichen 308 (Vorrang vor dem Gegenverkehr)**

(2) Die Zeichen 208 und 308 sind nur dann anzuordnen, wenn bei einseitig verengter Fahrbahn dem stärkeren Verkehrsfluss abweichend von § 6 Vorrang eingeräumt werden muss, wo für die Begegnung mehrspuriger Fahrzeuge nicht genügend Raum und die Verengung beiderseits überschaubar ist (Rn. 1 und 2 VwV-StVO zu § 41 zu Zeichen 208). Bei besonders gefährlichen Straßenstellen und starkem Verkehr sollte Zeichen 208 beidseitig der Fahrbahn für den wartepflichtigen Verkehrsstrom angeordnet werden (Rn. 30 VwV-StVO zu den §§ 39 bis 43). Fahrbahnverengungen sollten nach Möglichkeit so eingerichtet werden, dass die Vorrangregelung des § 6 anwendbar ist.

**zu Zeichen 209 bis 214 (Vorgeschriebene Fahrrichtungen)**

(3) Die grundsätzlichen Aufstellvorschriften in Rn. 2 VwV-StVO § 41 zu den Zeichen 209 bis 214 und im Zusammenhang mit Lichtzeichenanlagen in Rn. 3 sind einzuhalten. Im Bereich bestehender Lichtzeichenanlagen sind gegebenenfalls angepasste Lichtzeichengeber anzuordnen.

(4) Sollen Anlieger-, Arbeitsstellen- und Linienverkehr, abweichend vom übrigen Verkehr, in einer Fahrtrichtung erlaubt werden, ist dies mit Zeichen 209 bis 214 und einem Zusatzzeichen (z. B. 1020-30, 1026-32, 1026-35, 1028-30) anzugeben.

**zu Zeichen 220 (Einbahnstraße)**

(5) Bei einer arbeitsstellenbedingten Einrichtung einer Einbahnstraße ist die Möglichkeit der Nutzung durch Radfahrer auch in der Gegenrichtung sorgfältig zu prüfen. Gegebenenfalls sind dann die lfd. Nr. 9.1 der Anlage 2 zu § 41 sowie die VwV-StVO zu § 41 zu Zeichen 220 Rn. 4 bis 7 zu beachten.

**zu Zeichen 222 (Vorgeschriebene Vorbeifahrt)**

(6) Die Absicherung von Arbeitsstellen mit Absperrgeräten nach den RSA macht die Anordnung von Zeichen 222

in der Regel entbehrlich. Im Übrigen vgl. Rn. 1 und 2 VwV-StVO zu Zeichen 222.

(7) Ein beidseitig umfahrbares Hindernis auf der Fahrbahn ist durch Leitplatten mit nach beiden Seiten fallenden Schraffen (Zeichen 626) oder durch Anbringung von Fahrbahnmarkierungen (Zeichen 295 oder 298) zu verdeutlichen (Rn. 3 VwV-StVO zu § 41 zu Zeichen 222).

**zu Zeichen 237 (Radweg), 240 und 241 (gemeinsamer/getrennter Geh- und Radweg)**

siehe Teil B: Innerörtliche Straßen

**zu Zeichen 250 bis 253 (Verbot für Fahrzeuge aller Art, Kraftwagen und Kraftfahrzeuge über 3,5 t)**

(8) Häufig verbleibt zwischen dem Beginn der Umleitungsstrecke für bestimmte oder alle Fahrzeuge und dem Beginn der Arbeitsstelle ein Straßenabschnitt, der noch genutzt werden kann. Zeichen 250 bzw. 253, mit Zusatzzeichen (z. B. 1020-30, 1026-32, 1028-30), ist dann bereits am Beginn des Straßenabschnittes (Beginn der Umleitung) anzuordnen. Erforderlichenfalls kann zusätzlich angegeben werden, bis wohin die Zufahrt für Anlieger möglich ist (Zusatzzeichen 1028-33). Im Übrigen sind die RUB zu beachten.

**zu Zeichen 259 (Verbot für Fußgänger)**

(9) Nur wenn durch Arbeitsstellen Gehwege im gesamten Straßenquerschnitt nicht mehr genutzt werden können, ist Zeichen 259 anzuordnen (zur Weiterführung von Fußgängern siehe Teil B, Abschnitt 2.4.4).

**zu Zeichen 264 und Zeichen 265 (tatsächliche Breite bzw. Höhe)**

(10) Zur Festlegung der zulässigen Breite (Zeichen 264) ist der Verkehrsbereich an der engsten Stelle, abzüglich eines Sicherheitsabstandes von 2 × 0,25 m, zu Grunde zu legen.

(11) Zeichen 265 ist entsprechend den Einschränkungen der lichten Höhe im Bereich der Arbeitsstelle an der niedrigsten Stelle des Verkehrsbereiches bzw. einzelner Fahrstreifen gemäß Tabelle A-1 festzulegen (siehe auch Bild A-14).

**Tabelle A-1: Kennzeichnung von Bereichen mit beschränkter Durchfahrtshöhe bei Arbeitsstellen (bei geringeren Höhen entsprechend)**

Lichte Höhe in m	Zeichen	Sicherheitsabstand über dem Verkehrsbereich in m
4,49 – 4,20	265-4,0*)	0,49 – 0,20
4,19 – 4,10	265-3,9	0,29 – 0,20
4,09 – 4,00	265-3,8	0,29 – 0,20
3,99 – 3,90	265-3,7	0,29 – 0,20
3,89 – 3,80	265-3,6	0,29 – 0,20

\*) gilt für Bereiche, in denen während baulicher Maßnahmen eine gegenüber dem Vorherzustand geringere Höhe vorhanden ist. Ist nicht anzuordnen auf Kraftfahrstraßen und Autobahnen (§ 18 Absatz 1 Satz 2)

(12) Die in den Zeichen 264 und 265 anzugebenden Abmessungen sind auf 0,10 m abzurunden. Die Einschränkungsgebiete sind durch Leitmale zu kennzeichnen (siehe Abschnitt 4).

#### **zu Zeichen 274 (Zulässige Höchstgeschwindigkeit)**

(13) Bei der Festsetzung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit sind der Umfang sowie das Maß der Beschränkung so zu wählen, dass der Anordnungszweck erreicht, zugleich aber der Verkehr nicht übermäßig beschränkt wird (Zu Anordnungsvoraussetzungen und -kriterien vgl. VwV-StVO zu § 41 Zeichen 274).

(14) Geschwindigkeitsbeschränkungen (Zeichen 274) können z. B. wegen zu geringer Fahrstreifenbreite, ungünstiger Kurvenführung (z. B. bei Fahrstreifenwechsel), wegen mangelnder Übersichtlichkeit oder wegen unzureichenden Zustands der Fahrbahndecke (z. B. Zeichen 101-52) angeordnet werden. Arbeiten auf dem Seitenstreifen ohne Behinderung für den Verkehrsbereich begründen diese nicht (siehe auch in den Teilen B bis D jeweils Abschnitt 2.3.2).

#### **zu Zeichen 276 (Überholverbot für Kfz aller Art)**

(15) Zeichen 276 soll vor allem angeordnet werden, wenn sich wegen der Verengung der Fahrbahn das Überholen nicht verantworten lässt oder die Sicht auf den Gegenverkehr z. B. durch Geräte, Arbeitsstellenfahrzeuge oder die Linienführung der Straße zu sehr eingeschränkt ist, soweit nicht die Anordnung von Zeichen 295 geboten ist. Außerorts ist eine beidseitige Anordnung die Regel (Rn. 3 VwV-StVO zu § 41 zu Zeichen 276). Wo das Überholen bereits durch Zeichen 295 unterbunden ist, darf Zeichen 276 nicht angeordnet werden (Rn. 2 VwV-StVO zu § 41 zu Zeichen 276). Die Anordnung von mehr als einem Fahrstreifen je Fahrtrichtung steht der Anordnung eines Überholverbotes für alle Kraftfahrzeuge in der Regel entgegen.

#### **zu Zeichen 277**

##### **(Überholverbot für Kraftfahrzeuge über 3,5 t)**

(16) Zeichen 277 wird in der Regel bei Arbeitsstellen außerhalb geschlossener Ortschaften nicht angeordnet. Stattdessen ist es vor allem bei Fahrbahnen für eine Richtung (Richtungsfahrbahnen) zweckmäßig, Zeichen 276 mit Zusatzzeichen 1049-13 anzuordnen, um Omnibusse und Pkw mit Anhänger einzuschließen.

#### **zu Zeichen 278 bis 282**

##### **(Ende von streckenbezogenen Geschwindigkeitsbeschränkungen oder Überholverböten – Streckenverböten)**

(17) Das Ende eines Streckenverbötes ist nicht gekennzeichnet, wenn das Verbot nur für eine kurze Strecke gilt und auf einem Zusatzzeichen die Länge des Streckenverbötes angegeben ist. Es ist auch nicht gekennzeichnet, wenn das Streckenverböteszeichen zusammen mit einem Gefahrzeichen angebracht ist und sich aus der Örtlichkeit zweifelsfrei ergibt, von wo an die angezeigte Gefahr nicht mehr besteht. Ob Zeichen 278 bis 282 fehlen dürfen, weil

sich zweifelsfrei ergibt, wo die Arbeitsstelle nicht mehr besteht, ist sehr gründlich zu prüfen (Ifd. Nr. 55 Anlage 2).

(18) An Arbeitsstellen von längerer Dauer soll auf Landstraßen und Autobahnen das Ende von Streckenverböten immer angezeigt werden. Zusatzzeichen werden dabei nicht angeordnet, auch wenn das Streckenverbot im Arbeitsstellenbereich nur auf bestimmte Fahrzeugarten bezogen war. Nur wo mehrere Streckenverböte enden, steht Zeichen 282.

(19) Wird auf Autobahnen im Bereich von Arbeitsstellen eine generelle Geschwindigkeitsbeschränkung oder ein Überholverbot für Fahrzeugkombinationen oder bestimmte Fahrzeugarten durch Zusatzzeichen 1049-13 vorgesehen, ist zu prüfen, ob das Überholverbot am Ende der Arbeitsstelle in der Regel erst 500 m hinter der Aufhebung der Geschwindigkeitsbeschränkung aufgehoben werden soll. Diese Fortführung der Streckenverböte über den Arbeitsstellenbereich hinaus unterliegt dann einer gesonderten Anordnung der zuständigen Straßenverkehrsbehörde.

#### **zu Zeichen 283 (Absolutes Haltverbot) und Zeichen 286 (Eingeschränktes Haltverbot)**

(20) Zeichen 283 und 286 sind dort anzuordnen, wo infolge einer Arbeitsstelle die Verkehrssicherheit oder der Verkehrsablauf durch haltende Fahrzeuge beeinträchtigt (Zeichen 283) bzw. die Abwicklung der Bauarbeiten behindert würde (Zeichen 286). Das Haltverbot kann durch Zusatzzeichen zeitlich befristet werden, z. B. 1040-30/-31, 1042-30 bis -33 (Rn. 1 VwV-StVO zu § 41 zu Zeichen 283 und Rn. 1 VwV-StVO zu § 41 Zeichen 286).

(21) Mobile, vorübergehend angeordnete Haltverböte durch Zeichen 283 und 286 heben Verkehrszeichen (z. B. Zeichen 290.1) oder Parkmarkierungen (Ifd. Nr. 74, Anlage 2) auf, die das Parken erlauben (Ifd. Nr. 61 Nr. 2 Anlage 2 StVO). Verkehrszeichen, die das Parken erlauben, brauchen nicht als ungültig gekennzeichnet, abgedeckt oder entfernt zu werden.

(22) Soll im Rahmen der Arbeiten be- und entladen werden, sollte Zeichen 286 angeordnet werden.

(23) Haltverböte im Bereich geplanter Arbeitsstellen sind mit einer Vorlaufzeit von mindestens drei vollen Tagen vor Beginn einer Maßnahme mit einem Hinweis auf den Beginn der Verkehrsbeschränkung (Zusatzzeichen 1040-34) anzuordnen.

## **2.6 Vorübergehend gültige Markierungen**

(1) Vorübergehend gültige Fahrbahnmarkierungen sollen in der Form ausgeführt werden, wie sie in den RMS geregelt sind, soweit diese Richtlinien nichts anderes festlegen. Sie können bestehen aus

- a) nicht vorgefertigten Markierungssystemen (z. B. Markierungsfarben),
- b) Markierungsfolien,
- c) Markierungsknopfen,
- d) Markierungsleuchtknopfrahmen.

Gelbe Markierungen oder gelbe Markierungsknopfreihen können auch im Sockelbereich von temporär eingesetzten temporären Schutzeinrichtungen als Fahrbahnbegrenzung angebracht werden, wenn der Sockelbereich dafür geeignet ist.

(2) Vorübergehend gültige Markierungen sind nur dort erforderlich, wo keine weiße Markierung vorhanden ist oder die Behelfsverkehrsführung von der mit der weißen Markierung vorgegebenen Verkehrsführung abweicht. Das gilt auch für den Fall, dass anstelle einer nur vorübergehend gültigen Markierung bereits die künftige weiße Markierung verwendet werden kann. In diesen Fällen sind auch die Breiten der weißen Markierungen der gesamten Fahrbahn im Bereich der Behelfsverkehrsführung in die Berechnung der Fahrstreifen- und Fahrbahnbreiten einzubeziehen.

(3) Vorübergehend gültige Markierungen sind gelb und heben die vorhandenen weißen Fahrmarkierungen auf (§ 39 Absatz 5), ohne dass diese entfernt oder ungültig gemacht werden müssen. Die lichttechnische Qualität vorübergehend gültiger Markierungen nach Absatz 1 a) und b) darf nicht unterhalb der Qualität der vorhandenen weißen Markierung liegen. Sie müssen auf Bundesfernstraßen im Regelfall als gelbe Markierung mit erhöhter Nachtsichtbarkeit bei Nässe (Typ II gemäß DIN EN 1436) ausgeführt werden. Dies sollte auch für vergleichbare Straßen zur Anwendung kommen. Auch Markierungsknöpfe entsprechen in ihrer lichttechnischen Wirkung einer Typ II-Markierung.

(4) Falls vorhandene weiße Markierungen bei Verkehrsführungen in Arbeitsstellen, insbesondere in Verschwenkungs-, Kreuzungs- und Einmündungsbereichen Anlass zu Missverständnissen bei den Verkehrsteilnehmern geben, sind diese Markierungen je nach Markierungsbild in Gelb auszukreuzen oder ausnahmsweise zu entfernen.

(5) Die vorübergehend gültigen Markierungen von Ausfädungsstreifen und Verflechtungsstreifen im Arbeitsstellenbereich sollen in Abweichung von den RMS generell als unterbrochene Breitstriche mit 3 m Länge, von Einfädungsstreifen als unterbrochene Breitstriche mit 1,5 m Länge ausgeführt werden.

(6) Vor Fahrstreifenbegrenzungen vor einer Fahrbahnteilung kann eine 250 m lange Warnlinie (Rn. 1 VwV-StVO zu Zeichen 295) angeordnet werden (siehe z. B. Regelplan D II/5a, D II/6a).

(7) Bei Längsmarkierungen in Verschwenkungs-, Kreuzungs- und Einmündungsbereichen sind mögliche Verkehrsbeeinträchtigungen mit besonderer Sorgfalt zu prüfen (z. B. eindeutige Verkehrsführung) und gegebenenfalls geeignete Maßnahmen zu treffen (Berücksichtigung der Schleppkurven von Lkw und Kraftomnibussen).

(8) Bei Änderungen der durch weiße Pfeilzeichen (Zeichen 297) vorgegebenen Fahrtrichtungen im Arbeitsstellenbereich gilt Folgendes:

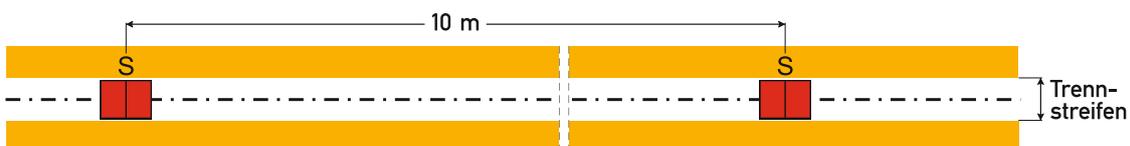
- Ungültige weiße Pfeilzeichen sind auszukreuzen oder ausnahmsweise zu entfernen und durch vorübergehend gültige gelbe Pfeilzeichen zu ersetzen.
- Entfallen einzelne Fahrtrichtungen, können die ungültigen Teile der weißen Pfeilzeichen gelb ausgekreuzt werden.
- Ergänzungen der weißen Pfeilzeichen sind nicht zulässig.

(9) Alle Längsmarkierungen mit Ausnahme der breiten Leitlinie nach § 7a (unterbrochener Breitstrich nach RMS) können auch mit Markierungsknopfen ausgeführt werden. Der Knopfabstand ist in der Tabelle A-2 festgelegt. Sie sollen nur dann anstelle der Markierungslinien verwendet werden, wenn dies aus technischen Gründen zweckmäßig ist, z. B. auf Pflasterdecken (Rn. 51 VwV-StVO zu den §§ 39 bis 43).

**Tabelle A-2: Abstände von Markierungsknopfen**

Zeichen	innerörtliche Straßen in m	Landstraßen in m
295		
Fahrstreifenbegrenzung	0,50	0,50
Fahrbahnbegrenzung		
- im Regelfall	0,50	3,00
- im Verschwenkungsbereich	0,50	0,50
340	0,33	0,50

(10) Doppellinien, gegebenenfalls mit kleinen Sichtzeichen, zur Trennung von entgegengesetzten Behelfs-Fahrstreifen auf einer Fahrbahn sind gemäß Bild A-2 auszuführen. Sichtzeichen sind verkehrstechnische Elemente, die einer verkehrsrechtlichen Anordnung nicht zugänglich sind. Sie werden in den einschlägigen technischen Regelwerken beschrieben. Diese Lösungen sind im Geltungsbereich des Teiles D nur in begründeten Ausnahmefällen einzusetzen.



**Bild A-2: Doppellinie und kleine Sichtzeichen (S)**

## 3 Verkehrseinrichtungen und Warneinrichtungen

### 3.1 Allgemeines

(1) Verkehrseinrichtungen sind entsprechend § 43 Absatz 1 u. a. Absperrgeräte, Leiteinrichtungen, Leitschwellen sowie Blinklicht- und Lichtzeichenanlagen.

(2) Regelungen durch Verkehrseinrichtungen gehen den allgemeinen Verkehrsregeln vor (§ 43 Absatz 2).

(3) Die Ausführung von Verkehrseinrichtungen darf auch an Arbeitsstellen nicht unter den Anforderungen anerkannter Gütebedingungen liegen (in der Regel in Form von Technischen Lieferbedingungen und gemäß Rn. 57 VwV-StVO zu den §§ 39 bis 43). Verkehrseinrichtungen mit mangelnder Erkennbarkeit dürfen nicht verwendet werden (z. B. wenn das Signalbild nicht mehr eindeutig identifizierbar ist oder mehr als 20 % der Folienfläche mechanisch geschädigt sind).

### 3.2 Temporäre Wechsellichtzeichen

(1) Im Bereich von Arbeitsstellen werden temporäre Lichtzeichenanlagen als vorübergehende Einrichtungen angeordnet. Ihre Anordnung ist auf das zwingend erforderliche Maß zu beschränken (RiLSA). Sie dienen dazu,

- a) den Verkehr in durch Arbeitsstellen bedingten Engstellen wechselseitig freizugeben,
- b) auf Umleitungsstrecken mit spürbar verstärktem Verkehrsaufkommen den Verkehr an Kreuzungen und Einmündungen zu sichern,
- c) Fußgängern eine sichere Fahrbahnüberquerung zu ermöglichen, wenn durch Arbeitsstellen bedingt das Verkehrsaufkommen zunimmt, Fußgänger auf die andere Straßenseite geführt werden müssen oder für Fußgänger unübersichtliche Situationen entstehen. Diese Situationen stellen für Blinde und sehbehinderte Menschen eine besondere Herausforderung dar. Deshalb sind in diesen Fällen Zusatzeinrichtungen für Blinde und Sehbehinderte vorzusehen.

(2) Sie können auch ersatzweise für stationäre Lichtzeichenanlagen eingesetzt werden, wenn solche Anlagen arbeitsstellenbedingt vorübergehend abgeschaltet werden müssen oder nicht an die geänderten Verkehrsverhältnisse angepasst werden können. Dann sollten sie in der technischen Ausrüstung (z. B. ÖPNV-Beschleunigung, Zusatzeinrichtungen für Blinde und Sehbehinderte) diesen entsprechen und die Taster an der abgeschalteten Anlage abgedeckt werden.

(3) Einsatz, Planung und Berechnung von Lichtzeichenanlagen in Arbeitsstellen richten sich nach den Regelungen der RiLSA.

(4) Lichtzeichenanlagen sind mit allen verhaltensrelevanten Festlegungen (Signallage, Phasenfolge, Signalzeiten)

durch die zuständige Behörde anzuordnen. Dies gilt auch für Handschaltungen.

(5) Je Fahrtrichtung ist mindestens ein Signalgeber rechts neben der Fahrbahn erforderlich. Weitere Signalgeber auf der linken Seite oder über der Fahrbahn können in besonderen Fällen erforderlich sein.

(6) Geh- und Radwege dürfen durch die Aufstellung von Lichtzeichenanlagen nicht unter die im Teil B, Abschnitt 2.4.1 angegebenen Mindestbreiten eingeengt werden. Im Bereich des rechten Fahrstreifenrands dürfen sie in Ausnahmefällen nur aufgestellt werden, wenn dadurch der vorbeifließende Verkehr nicht behindert bzw. keine zusätzliche Engstelle geschaffen wird. Sie können jedoch auf dem Fahrstreifen aufgestellt werden, wenn dieser unmittelbar nachfolgend durch die Arbeitsstelle eingeengt wird.

*(7) Eine Information über den jeweils zuständigen Entstördienst und dessen Telefonnummer ist am Steuergerät der Lichtzeichenanlage anzubringen.*

### 3.3 Dauerlichtzeichen (§ 37 Absatz 3)

Vorhandene Dauerlichtzeichenanlagen sind in die Absicherung insbesondere von Arbeitsstellen kürzerer Dauer zu integrieren. Die Standorte der anlässlich der Arbeitsstelle anzuordnenden Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen sind hierauf anzupassen; die Anordnung des ersten Sperrelements (z. B. Zeichen 616) hinter einem Dauerlichtzeichen mit roten gekreuzten Schrägbalken für denselben Fahrstreifen ist unzulässig. Können Dauerlichtzeichen nicht in die Absicherung der Arbeitsstelle integriert werden, ist deren Deaktivierung anzuordnen.

Dauerlichtzeichen können auch eigens zur Absicherung von Arbeitsstellen angeordnet werden. Dann dürfen auch nur einzelne Elemente der Dauerlichtzeichen, insbesondere mit gelb blinkendem, schräg nach unten gerichtetem Pfeil, angeordnet werden.

### 3.4 Absperrgeräte

#### 3.4.1 Allgemeines

(1) Einrichtungen zur Kennzeichnung von Arbeitsstellen (Absperrgeräte) sind entsprechend Anlage 4 Abschnitt 1 StVO und VzKat Absperrschranken, Absperrschrankengitter (siehe Abschnitt 3.4.2 Absatz 4), Leitbaken, Leitkegel, Warnbaken, Leitschwellen und Leitborde sowie fahrbare Absperrtafeln. Für die Ausgestaltung und Beschaffenheit gilt Rn. 57 VwV-StVO zu den §§ 39 – 43.

*(2) Absperrgeräte dienen (zusammen mit roten oder gelben Warnleuchten) der Warnung vor den Arbeitsstellen, der Absperrung der Arbeitsstellen, der optischen Führung des Verkehrs und der Verkehrsregelung im Bereich von Arbeitsstellen.*

*(3) Auf eine gut sichtbare und standsichere Aufstellung sollte geachtet werden.*

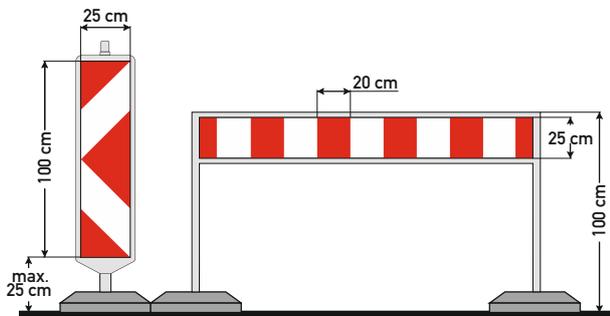
(4) Für die Ausführung sind grundsätzlich Folien mindestens der Reflexionsklasse RA2 nach DIN 67520 sowie die Farben nach DIN 6171 zu verwenden. Bei Absperrschranken oder Absperrschrankengittern in der Längsabsperzung genügt RA1.

### 3.4.2 Absperrschranken, Absperrschrankengitter

(1) Absperrschranken (Zeichen 600) für Längs- und Querabsperungen im Bereich von Fahrbahnen haben in der Regel eine Höhe von 25 cm (zu Sperrungen und teilweisen Sperrungen sowie Anordnung und Farbe von Warnleuchten siehe Abschnitt 3.5.4).

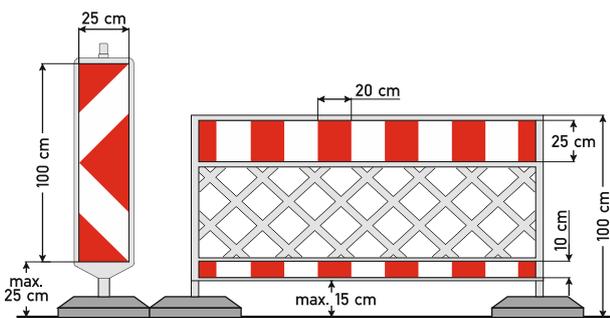
(2) Die Oberkante der Absperrschranke muss 100 cm über der Aufstellfläche liegen.

(3) Bei Querabsperungen auf Fahrbahnen im Rahmen einer Teilspernung muss neben der Absperrschranke eine Leitbake eingesetzt werden (Bild A-3). Absperrschrankengitter mit einer Leitbake können alternativ eingesetzt werden.



**Bild A-3: Absperrschranke mit Leitbake als Teilspernung auf Fahrbahnen**

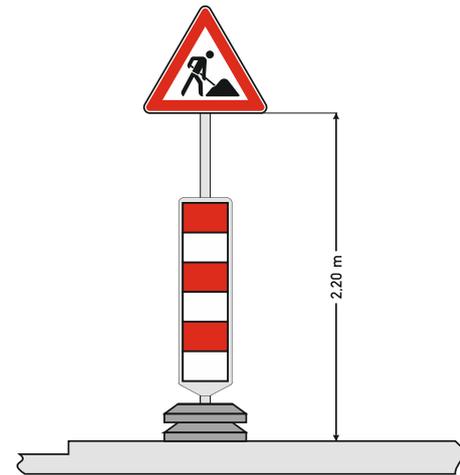
(4) Absperrschrankengitter sind Rahmenkonstruktionen von 100 cm Höhe mit Gitterfüllung. Sie tragen oben Zeichen 600 (Absperrschranke), Höhe 25 cm, unten eine Blindentastleiste. Die Tastleiste ist entsprechend einer Absperrschranke (Zeichen 600-30 bis 32) zu gestalten (Bild A-4) und mit der Unterkante max. 15 cm über dem Boden anzubringen. Der Abstand von Absperrschrankengittern zu Aufgrabungen darf an keiner Stelle weniger als 30 cm betragen. Kann dieser Abstand nicht eingehalten werden, muss die Tastleiste Bodenberührung haben und eine Höhe von mindestens 25 cm aufweisen.



**Bild A-4: Absperrschrankengitter mit Leitbake**

Rahmen und Gitter dürfen die Erkennbarkeit des Verkehrszeichenbildes nicht beeinträchtigen. Absperrschrankengitter sind anzuordnen, wo Fußverkehr zugelassen ist.

(5) Sperrpfosten (Zeichen 600-60) sind eine besondere Form der Absperrschranke. Sie sind waagrecht rot-weiß gestreifte Verkehrseinrichtungen (siehe Bild A-5). Sie dürfen nur angeordnet werden, wenn sie sich regelnd, sichernd oder verbietend auf den Verkehr auswirken. Im Geh- und Radwegbereich können sie z. B. zur Sicherung vor und an schmalen Hindernissen angeordnet werden, wenn die Anordnung von Absperrschranken nicht verhältnismäßig ist.

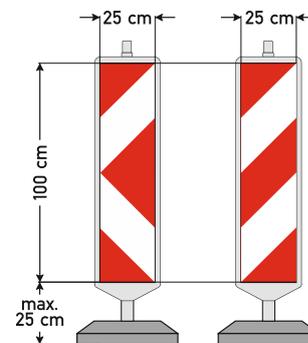


**Bild A-5: Sperrpfosten, hier: Kennzeichnung eines Hindernisses neben der Fahrbahn (schematische Darstellung)**

(6) Richtungstafeln in Kurven (Zeichen 625) dürfen nicht als Ersatz für Absperrschranken eingesetzt werden.

### 3.4.3 Leitbaken, Warnbaken, Leitplatten

(1) Leitbaken (Zeichen 605) haben eine Regelgröße von 100 cm × 25 cm, auf Leitschwellen und -borden sowie an Bauzäunen von 50 cm × 12,5 cm. In Nachtbaustellen sollten Leitbaken mindestens der Größe 75 cm × 18,75 cm eingesetzt werden. In der Regel sind einseitige Leitbaken anzuordnen. Doppelseitige Leitbaken werden nur dann verwendet, wenn die gleiche Fahrbahn auch vom Gegenverkehr benutzt wird und der Gegenverkehr nicht durch Fahrstreifenbegrenzungen (Zeichen 295), Leitschwellen (Zeichen 628) oder Leitborde (Zeichen 629) abgetrennt



**Bild A-6: Pfeilbake (links), Schraffenbake (rechts)**

ist. Soweit die Regelpläne nicht ausdrücklich doppelseitige Leitbaken vorsehen, sind deshalb einseitige Leitbaken zu verwenden.

(2) Leitbaken sollen innerhalb eines Abschnittes (Längs-, Querabspernung) mit einheitlichem Verkehrszeichenbild angeordnet werden. Sind Markierungen vorhanden, beträgt der lichte Abstand zwischen Fahrbahnbegrenzung und der Kante von Leitbaken 0,25 m.

(3) Leitbaken gemäß Zeichen 605-10 und -20 müssen so aufgestellt werden, dass die schrägen Schraffen zum Verkehrsbereich hin abfallen. Bei Leitbaken gemäß Zeichen 605-11 und -21 muss die Pfeilspitze des Verkehrszeichenbildes zum Verkehrsbereich weisen. Sie müssen so aufgestellt werden, dass das Leitbakenblatt etwa senkrecht zur Verkehrsrichtung steht.

(4) Leitbaken dienen nur zur Verkehrsführung auf der Fahrbahn (Längs- und spitzwinklige Querabspernung). Auf Gehwegen sind sie unzulässig. Kleine Leitbaken sind auf Sonderwegen für Radfahrer zulässig.

(5) Die erste und letzte Leitbake einer Längsabspernung sind gleichzeitig Elemente der Querabspernung (Bilder A-3 und A-4). Maßgeblich für die Gestaltung (einseitig/zweiseitig) ist die Festlegung für die Längsabspernung.

(6) Bei Querabspernungen sind auf jeder Leitbake Warnleuchten anzubringen. Dies gilt auch für Längsabspernungen, soweit Verschwenkungen vorhanden sind. Bei anderen Längsabspernungen kann auf Warnleuchten auf den Leitbaken verzichtet werden.

(7) Auf Warnleuchten kann ebenfalls verzichtet werden, wenn diese sich infolge hoher Umfeldleuchtdichte nicht einschalten würden. Hierbei muss sichergestellt sein, dass diese Lichtquellen im Verlauf der Nacht nicht reduziert oder abgeschaltet werden. In diesem Fall ist der Verzicht schriftlich anzuordnen bzw. nachträglich zu bestätigen.

(8) In der Regel sind Warnleuchten mit gelbem Dauerlicht zu verwenden. Wo es innerhalb geschlossener Ortschaften geboten ist, gegenüber anderen Lichtquellen eine größere Auffälligkeit zu erwirken, können ausnahmsweise Warnleuchten mit gelbem Blinklicht auf Leitbaken eingesetzt werden.

(9) Bei spitzwinkligen Teilspernungen können in Ausnahmefällen, z. B. bei schlechter Einsehbarkeit, Warnleuchten zur Gestaltung einer sich aufbauenden Lichtkette angewandt werden (Aufbaulicht).

(10) Warnbaken und Warnlichtbaken müssen dem VzKat entsprechen (Zeichen 605-12, -13, -22, -23, -44 und -45).

(11) Warnbaken können am Beginn von Absperrungen oder an Inselfspitzen eingesetzt werden, wenn bei starkem Verkehr (Kolonnenbildung), aber auch aus anderen Gründen die Gefahr besteht, dass die normal hohe Absperrung nicht rechtzeitig erkannt werden kann.

(12) Ist z. B. aufgrund beengter Verhältnisse der Beginn einer Absperrung auch bei Verwendung einer Warnbake nicht ausreichend erkennbar zu sichern, so können insbesondere die Zeichen 605-13/14 und -23/24 eingesetzt werden.

(13) Die Warnbaken mit einseitig fallenden Schraffen müssen so aufgestellt werden, dass die Streifen zum Verkehrsbereich hin abfallen.

(14) Fahrbahnteilungen sind durch Leitplatten (Zeichen 626) zu kennzeichnen.

### 3.4.4 Leitkegel

(1) Leitkegel (Zeichen 610) sollen grundsätzlich nur bei Arbeitsstellen von kürzerer Dauer eingesetzt werden. Zur Absicherung von Aufgrabungen und offenen Schächten sind sie unzulässig. Zur Absicherung auf Geh- und Radwegen sind sie zulässig, soweit sie der Kennzeichnung kurzzeitig erforderlicher Hindernisse wie z. B. Leitern oder offenstehende Türen von Einrichtungen im Verkehrsraum (Wartungsarbeiten an Verteilerschränken u. Ä.) dienen. Sie sind retroreflektierend auszuführen. Ausnahmsweise können innerhalb geschlossener Ortschaften zum Schutz frisch aufgebrachtener Markierungen bei Tageslicht 30 cm hohe Leitkegel, bei denen die roten Ringe fluoreszierend sein können, eingesetzt werden.

(2) Die Leitkegel werden größenabhängig den im Bild A-7 dargestellten Regeleinsatzbereichen zugeordnet. Andere Zuordnungen sind örtlich anzuordnen.

 H = 30 h = 27,5	 H = 50 h = 42,5	 H = 75 h = 65	 H = 100 h = 90
Zeichen 610-40	Zeichen 610-41	Zeichen 610-42	Zeichen 610-43
Radweg	Alle Straßen außer Autobahnen	Autobahnen	Innerörtliche Straßen im Schienenbahnbereich

H = Gesamthöhe des Leitkegels in cm

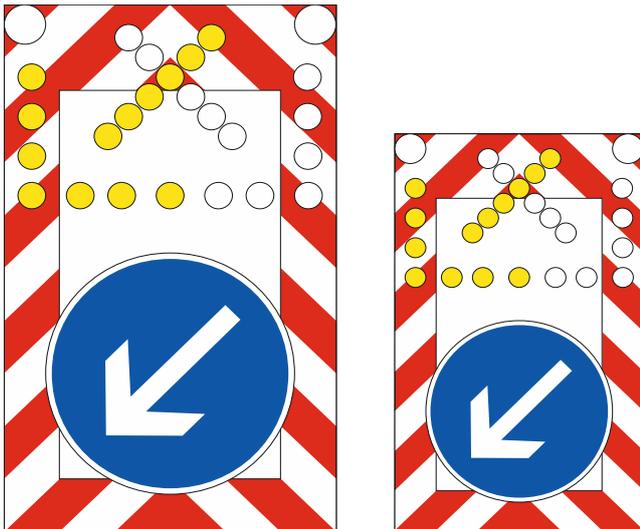
h = Höhe des Verkehrszeichenbildes in cm

**Bild A-7: Größenabhängige Regeleinsatzbereiche von Leitkegeln (Zeichen 610)**

(3) Auf Zeichen 610-42 und -43 sind bei Dunkelheit sowie schlechter Sicht und nur auf Landstraßen und innerhalb geschlossener Ortschaften Warnleuchten mit gelbem Blinklicht in blitzender Ausführung zulässig.

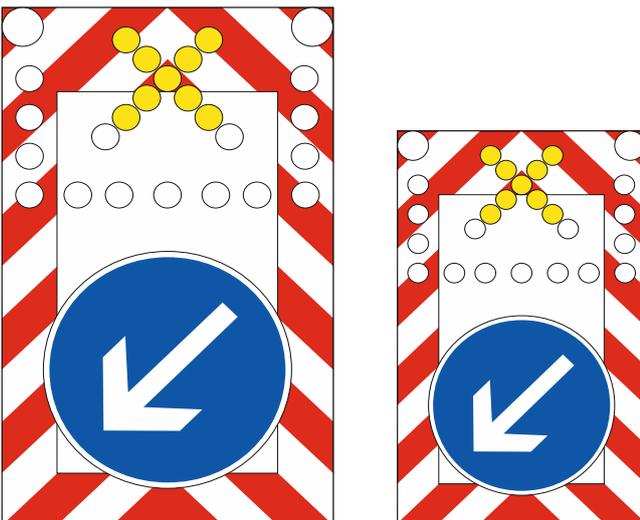
### 3.4.5 Fahrbare Absperrtafeln

(1) Fahrbare Absperrtafeln (Zeichen 616, Bilder A-8 und A-9) sind für den Einsatz im Bereich von Arbeitsstellen von kürzerer Dauer (einschließlich Nachtbaustellen) vorgesehen. Sie können auf Anhängern oder unmittelbar an Kraftfahrzeugen montiert sein. Es wird zwischen großer und kleiner Ausführung unterschieden.



**Bild A-8: Zeichen 616-30 und -31 – fahrbare Absperrtafel mit Blinkpfeil**

(2) Nur für den Einsatz außerhalb von Fahrbahnen (z. B. Seitenstreifen<sup>1)</sup> oder durch Zeichen 298 [Sperrfläche] gekennzeichnete Teile) sind die Blinkleuchten des Zeichens 616 als Blinkkreuz gemäß Bild A-9 zu schalten.



**Bild A-9: Blinkkreuz bei Zeichen 616-30 und -31 – fahrbare Absperrtafel mit Blinkkreuz**

<sup>1)</sup> Soweit bestimmte Verkehrsarten diesen befahren dürfen. Wo dieser nicht befahren werden darf, z. B. auf Autobahnen, bewirkt die Aufstellung von Zeichen 616 eine rein verkehrstechnische Absicherung ohne eigenständige Verbotswirkung.

## 3.5 Warneinrichtungen

### 3.5.1 Allgemeines

Warneinrichtungen im Zulauf auf eine Arbeitsstelle können sein:

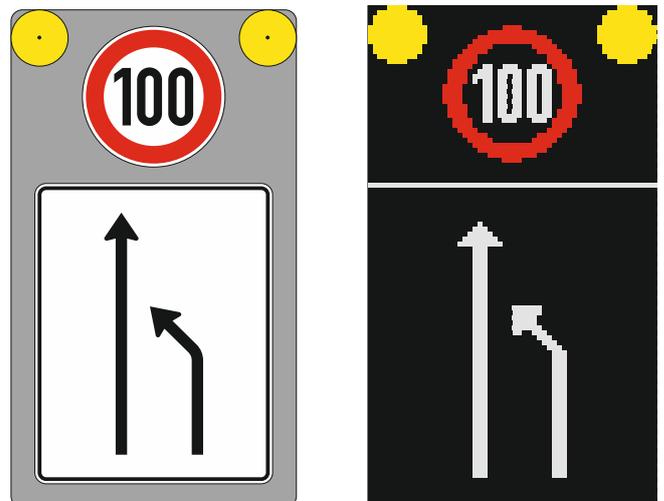
- Vorwarnanzeiger,
- Warnschwelle,
- Warnleuchten,
- Warnfahnen.

Sie dienen zur frühzeitigen bzw. auffälligen Warnung vor unerwarteten Verkehrseinschränkungen, entfalten damit geschwindigkeitsdämpfende Wirkung und bereiten auf durchzuführende Fahrmanöver vor. Warneinrichtungen können behelfsmäßig oder zusätzlich zu Absperrgeräten verwendet werden. Sie können Absperrgeräte jedoch nicht ersetzen.

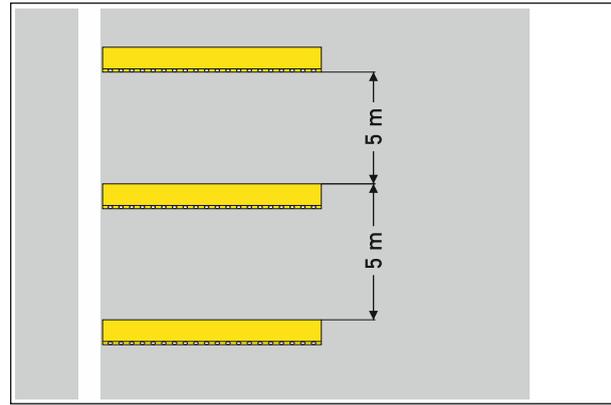
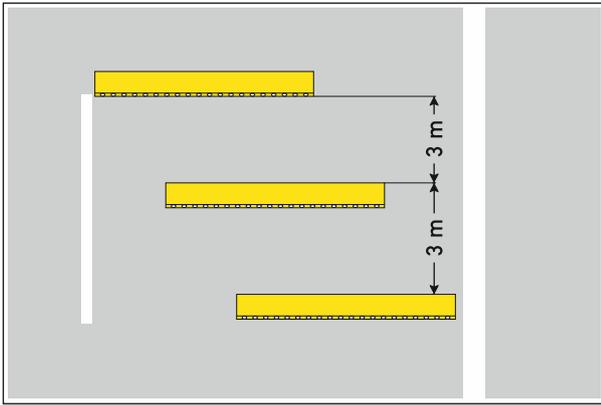
### 3.5.2 Vorwarnanzeiger

(1) Auf Autobahnen sowie Straßen außerhalb geschlossener Ortschaften mit zwei und mehr Fahrstreifen pro Fahrtrichtung sollten, insbesondere bei schlechten Sichtverhältnissen, in Abhängigkeit von der Erkennbarkeit von fahrbaren Absperrtafeln zusätzliche Warneinrichtungen als Ankündigung angeordnet werden. Zusätzlich kann sich die Anordnung transportabler Warnschwellen empfehlen.

(2) Vorwarnanzeiger sind Trägertafeln, auf denen Verkehrslenkungstafeln mit Vorschrift- und Zusatzzeichen sowie gelben Blinklichtern (§ 38 Absatz 3) kombiniert werden. Sie sollen in der Regel mit lichttechnischem Informationsteil ausgerüstet sein, ansonsten in Form von Verkehrszeichen mit Folien mindestens der Reflexionsklasse RA2 nach DIN 67520. Die beiden Blinkleuchten müssen dann aber weiterhin die lichttechnischen Anforderungen erfüllen (Bild A-10). Die Zeichen 274 und 501 ff. auf dem Vorwarnanzeiger sind entsprechend den örtlichen Erfordernissen anzuordnen. Es empfiehlt sich, die Länge



**Bild A-10: Vorwarnanzeiger mit Geschwindigkeitsbeschränkung (links in herkömmlicher Technik, rechts mit lichttechnischem Informationsteil)**



**Bild A-11: Anordnung von Warnschwellen auf dem rechten Fahrstreifen (links) und auf dem Seitenstreifen (rechts)**

der Geschwindigkeitsbeschränkung durch Zusatzzeichen 1001-30 unter Zeichen 274 auf dem Vorwarnanzeiger anzuordnen. Sind im Zulauf auf eine Arbeitsstelle mehrere Vorwarnanzeiger in Folge angeordnet, erfolgt dies auf dem letzten Vorwarnanzeiger vor der Arbeitsstelle.

### 3.5.3 Warnschwellen

Warnschwellen dienen der haptischen Vorwarnung (zu lfd. Nr. 1 bis 7 Anlage 4). Sie werden ca. 100 m vor der fahrbaren Absperrtafel auf dem zu sperrenden rechten Fahrstreifen bzw. dem Seitenstreifen rechtwinklig zur Fahrtrichtung aufgelegt (Bild A-11). Die Abmessungen einer Warnschwelle betragen 200 cm × 23 cm × 3 cm. Warnschwellen dürfen auf Fahrstreifen nur in Kombination mit dem blinkenden Ankündigungspfeil eingesetzt werden, auf Seitenstreifen nur ohne. Vor jedem Einsatz muss geprüft werden, ob die Gefährdung der Beschäftigten beim Ausbringen und Einholen im Verhältnis zum Sicherheitsgewinn durch deren Einsatz steht.

### 3.5.4 Warnleuchten

(1) In Querabsperungen darf der Abstand von Warnleuchten untereinander nicht mehr als 1,00 m betragen.

(2) Wird eine Fahrbahn vollständig oder in einer Fahrtrichtung für den gesamten Fahrzeugverkehr gesperrt, sind mindestens fünf Warnleuchten (rotes Dauerlicht) auf den Absperrschranken anzuordnen. Das gilt auch, wenn bei Zeichen 267 ausnahmsweise der Radverkehr und Elektrokleinstfahrzeuge (vgl. VwV-StVO zu Zeichen 220 Rn. 4 ff.) zugelassen sind.

(3) Bei einer Sperrung von Teilflächen einer Fahrbahn unter Aufrechterhaltung aller Fahrtrichtungsverkehre sowie von Sonderwegen sind gelbe Warnleuchten anzuordnen.

(4) Bei der Sperrung einer Fahrbahn für bestimmte Verkehrsarten oder Verkehrszwecke, z. B. Zusatzzeichen zu Zeichen 250, welches bestimmte Verkehrsarten ausnimmt, sind mindestens drei Warnleuchten (gelbes Dauerlicht) pro Fahrstreifen auf den Absperrschranken oder den Leitbaken anzuordnen.

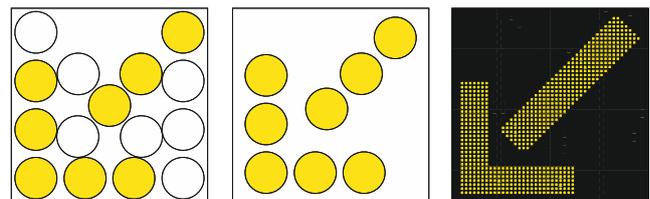
(5) Blinkendes Licht sollte nur in den in diesen Richtlinien beschriebenen Ausnahmefällen verwendet werden. „Blitzendes“ Licht (Blinklicht in blitzender Ausführung) ist nur auf den fahrbaren Absperrtafeln (Zeichen 616) – und dort nur bei den beiden oben angeordneten äußeren Leuchten – sowie auf Leitkegeln (siehe Abschnitt 3.4.4 Absatz 3) zulässig.

(6) Bei Längsabsperungen im Geh- und baulich angelegten Radwegbereich dürfen nur Rundstrahler (WL8 nach den TL-Warnleuchten) mit gelbem Dauerlicht eingesetzt werden. Radfahrstreifen sind wie Fahrbahnen zu sperren.

(7) Aufbaulicht (vgl. Abschnitt 3.4.3 Absatz 9) muss in der Dunkelheit mit gelbem Dauerlicht unterlegt werden.

(8) Zur rechtzeitigen Warnung können Warnleuchten angeordnet werden (Vorwarnblinkleuchten). Die Aufstellhöhe beträgt neben der Fahrbahn mindestens 2,50 m. Sie sind insbesondere zweckmäßig vor Überleitungen auf Autobahnen oder sonstigen Gefahrenstellen. Vorwarnblinkleuchten sind dann in der Regel beidseitig neben der Fahrbahn zu installieren. Das Licht kann synchron oder im Gegentakt geschaltet sein und ist der Helligkeit anzupassen. Im Innerortsbereich können sie an Fahrbahnleitern und Arbeitsstellen im Schienenbahnbereich auch einzeln angebracht werden (§ 38 Absatz 3).

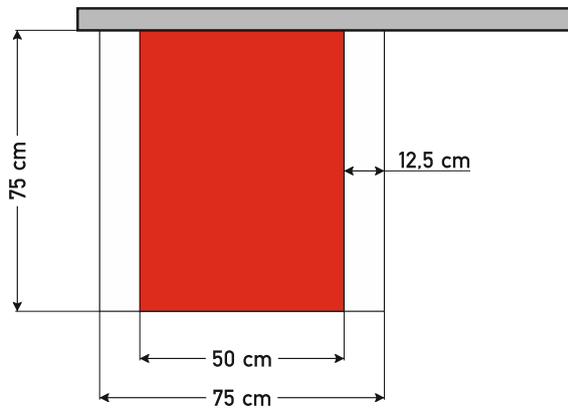
(9) Der blinkende Ankündigungspfeil ist eine Sonderform der Warnleuchte. Er kann auch außerhalb von Autobahnen zur Vorwarnung vor Einengungen durch Arbeitsstellen von kürzerer Dauer eingesetzt werden. Zur Gestaltung des blinkenden Ankündigungspfeils dürfen nur gelb blinkende Warnleuchten oder gleichwertige andere Systeme verwendet werden. Bei Verwendung von Warnleuchten sind solche mit 15 Leuchten einzusetzen. Als mobile Version ist auch eine Variante mit 8 Leuchten einsetzbar (Bild A-12).



**Bild A-12: Blinkender Ankündigungspfeil mit 15 bzw. 8 Warnleuchten und mit lichttechnischem Informationsteil**

### 3.5.5 Warnfahne

(1) Weiß-rot-weiße Warnfahnen<sup>2)</sup> gemäß Bild A-13 dürfen zur Vorwarnung durch Warnposten verwendet werden. Sie haben die im Bild A-13 angegebenen Abmessungen (Übergrößen dürfen verwendet werden).



**Bild A-13: Warnfahne für Warnposten**

(2) Die rote Fläche muss den Anforderungen der Tabelle 2 in DIN EN ISO 20471 für fluoreszierendes Rot genügen. Die weißen Flächen müssen den Anforderungen für nicht retroreflektierendes Weiß im Gebrauchszustand nach DIN 6171 genügen.

<sup>2)</sup> Keine Fahne im Sinne des § 19 Absatz 5.

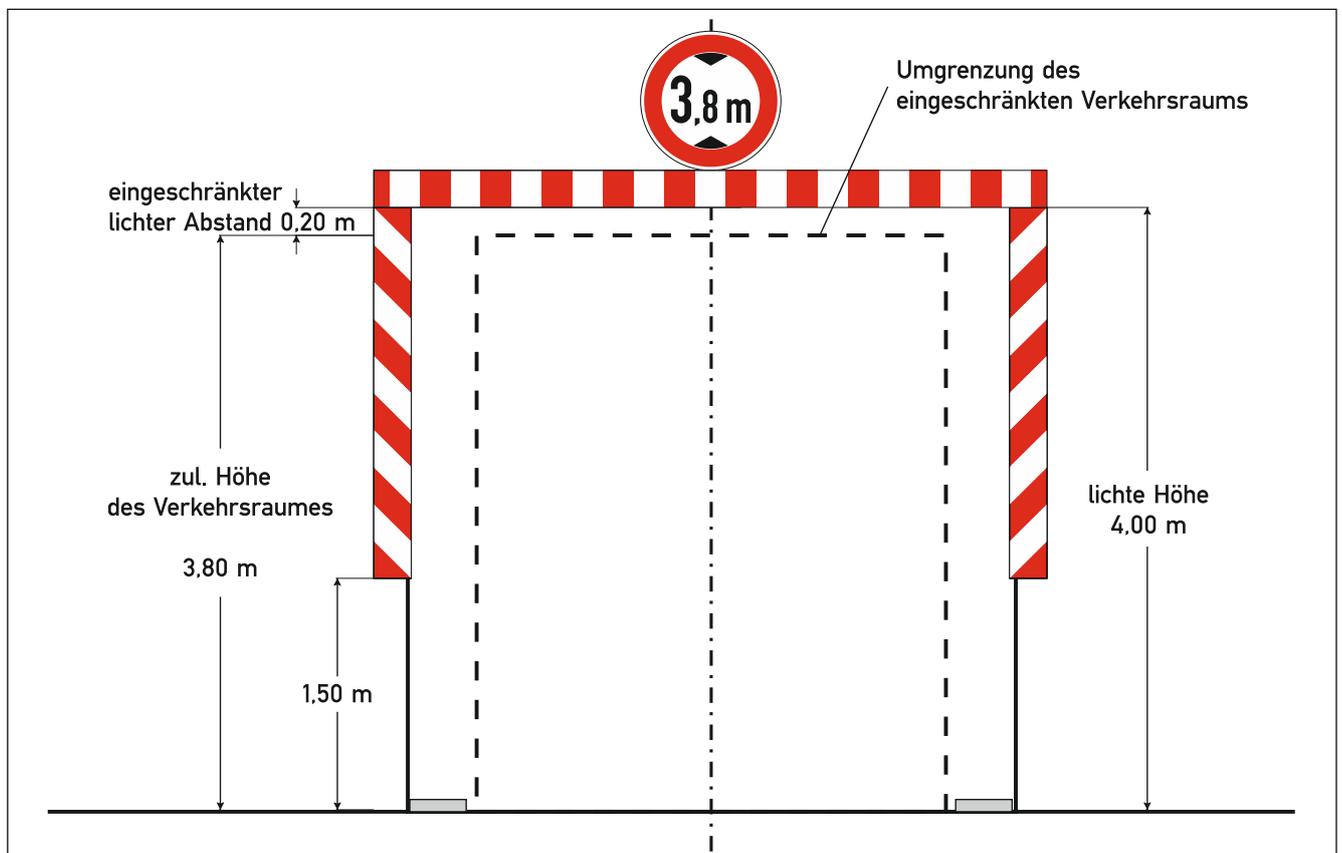
## 4 Leitmale

(1) An allen Bauwerken, Bauteilen, Gerüsten und Lichtraumprofilrahmen mit einer lichten Durchfahrthöhe von auch nur vorübergehend weniger als 4,50 m sind Leitmale (Zeichen 627) anzubringen (zur Beschilderung siehe Abschnitt 2.4 zu Zeichen 264/265). Innerorts genügt an Straßen mit geringer Verkehrsbedeutung die Anordnung von Leitmalen unmittelbar an dem Hindernis (vgl. auch Richtlinie für die Kennzeichnung von Ingenieurbauwerken mit beschränkter Durchfahrthöhe über Straßen).

(2) Leitmale sind aus roten und weißen retroreflektierenden Folien mindestens der Reflexionsklasse RA2 nach DIN 67520 auszuführen. Ihre Höhe beträgt mindestens 250 mm, die Breite der Schraffen 200 mm. Sie sind an waagerechten Bauteilen als senkrechte Schraffen, an senkrechten Bauteilen als schräge Schraffen unter 45° zum Verkehrsbereich fallend anzubringen. Leitmale können in Unterführungen auch gebogen sein, wobei die Schraffen radial zum Bogen des Unterführungsbauwerkes auszuführen sind.

(3) Auf beschränkte Durchfahrtsöffnungen infolge Arbeitsstellen wird durch Lichtraumprofilrahmen oder Einrichtungen gemäß Bild A-14 hingewiesen. Zusätzlich können dabei Warnleuchten mit gelbem Blinklicht angebracht werden.

(4) Bei seitlichen Einschränkungen ist der Verkehr in der Regel mit Hilfe von Absperngeräten vorbeizuführen.



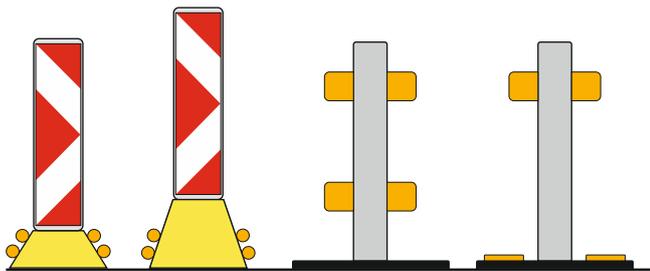
**Bild A-14: Beispiel für die Kennzeichnung eines in der Höhe und Breite eingeschränkten Verkehrsbereiches**

## 5 Leitschwellen, Leitborde und temporäre Schutzeinrichtungen

(1) Im Regelfall wird der Verkehr im Bereich einer Arbeitsstelle mit Hilfe von Leitbaken und Absperrschranken bzw. Absperrschrankengittern sowie gegebenenfalls vorübergehend gültigen Fahrbahnmarkierungen geführt. Sollen dabei erhöhte Leitwirkungen erzielt oder Unfallgefahren gemindert werden, können folgende durchgehende Leitelemente mit der Mindestbreite 25 cm bzw. temporäre Schutzeinrichtungen (TSE) eingesetzt werden (Bild A-15):

- Leitschwellen (Zeichen 628) mit einer Höhe zwischen 2,5 cm und 12 cm,
- Leitborde (Zeichen 629) mit einer Höhe zwischen 12 cm und 25 cm,
- temporäre Schutzeinrichtungen mit einer Höhe von mindestens 50 cm.

Von diesen sind nur Leitschwellen und Leitborde Verkehrseinrichtungen nach § 43 Absätze 1 und 3 und können damit Gegenstand der verkehrsrechtlichen Anordnung sein. Temporäre Schutzeinrichtungen sind hingegen baulicher Art.



**Bild A-15: Leitschwelle, Leitbord, temporäre Schutzeinrichtung (schematische Darstellung)**

(2) Leitschwellen oder Leitborde können die Funktion vorübergehend gültiger Markierungen übernehmen (§ 39 Absatz 5, Satz 4), besitzen jedoch keine Schutzfunktion. Temporäre Schutzeinrichtungen können als Träger vorübergehend gültiger Markierungen eingesetzt werden (Rn. 4 VwV-StVO zu § 39).

(3) Vor temporären Schutzeinrichtungen mit als Fahrbahnbegrenzung geeigneten retroreflektierenden Elementen sollen keine Fahrbahnbegrenzungen auf der Straßenoberfläche angeordnet werden. Dann übernehmen diese retroreflektierenden Elemente die Funktion der Fahrbahnbegrenzung. Geeignet können sie sein, wenn sie als bodennah durchgängig gelbe retroreflektierende Elemente in der Regel im Abstand von 1,00 m bis 1,50 m an der Schutzeinrichtung angebracht sind. Anstatt dieser retroreflektierenden Elemente können die vorübergehend gültigen Fahrbahnbegrenzungen auch als horizontal im Fußbereich der temporären Schutzeinrichtung angebrachte Markierungslinie mit erhöhter Nachtsichtbarkeit bei Nässe ausgeführt sein.

(4) Vor dauerhaft angebrachten Fahrzeug-Rückhaltesystemen sollen vorübergehend gültige Fahrbahnbegren-

zungen in einem Abstand von mindestens 25 cm angebracht werden, wenn auf dem angrenzenden Fahrstreifen Kraftomnibusse, Anhängerkombinationen oder andere Kfz über 3,5 t verkehren dürfen.

(5) Der Abstand zwischen den Leitbaken auf Leitschwellen und -borden beträgt grundsätzlich

- 5 m innerorts,
- 10 m außerorts.

(6) Soweit örtlich z. B. in Kurvenbereichen erforderlich, können auch kleinere Abstände gewählt werden.

(7) In den Einsatzbereichen von temporären Schutzeinrichtungen sind zusätzliche Leitbaken in der Regel entbehrlich. Entsprechend entfallen auch die Warnleuchten.

(8) Bei der Verwendung von Leitelementen oder temporären Schutzeinrichtungen zwischen entgegengesetzt gerichteten Verkehrsströmen soll auf Richtungspfeile (Zeichen 297) verzichtet werden. Ausnahmen hiervon können gegebenenfalls an Knotenpunkten zweckmäßig sein.

(9) Werden zur Trennung von entgegengesetzt gerichteten Verkehrsströmen temporäre Schutzeinrichtungen eingesetzt, so ist die Fahrstreifentafel (Zeichen 522) entbehrlich. Die Längenangabe ist dann an anderer geeigneter Stelle in der Regel in Verbindung mit einem Vorschriftzeichen, z. B. mit Zeichen 274 (Zusatzzeichen 1001-30 oder -31), zu zeigen.

(10) Bei Einsatz von Leitschwellen, Leitborden oder temporären Schutzeinrichtungen kann die Systembreite nicht wie sonst bei vorübergehend gültigen Markierungen (Absatz 2) der Breite der Behelfsfahrbahn zugerechnet werden. Ausgenommen hiervon sind horizontal im Fußbereich angebrachte Markierungslinien (vgl. Absatz 3 Satz 4).

## 6 Warnposten

(1) Warnposten dürfen keine Verkehrsregelung vornehmen, das heißt sie dürfen Verkehrsteilnehmern keine Weisungen erteilen; dies bleibt ausschließlich der Polizei vorbehalten.

(2) Warnposten sind besonderer Gefahr ausgesetzt. Sie dürfen daher nur in Ausnahmefällen eingesetzt werden. Dabei muss sich ihre Tätigkeit darauf beschränken, die Verkehrsteilnehmer in umsichtiger Weise vor einer Verkehrseinschränkung oder Gefahrenstelle zu warnen. Eine andere Tätigkeit dürfen sie während dieser Zeit nicht ausüben.

(3) Bei Dunkelheit oder witterungsbedingten schlechten Sichtverhältnissen dürfen Warnposten nur eingesetzt werden, wenn es sich um Notmaßnahmen handelt oder auf verkehrsschwache Zeiten ausgewichen wird. Auf Autobahnen und Kraftfahrstraßen soll ihr Einsatz vermieden werden.

(4) Warnposten müssen Warnkleidung tragen (siehe Abschnitt 9). Sie halten Warnfahnen so, dass sie für den Verkehrsteilnehmer in voller Größe sichtbar sind. Bei Dunkelheit oder witterungsbedingten schlechten Sichtverhält-

nissen ist die Auffälligkeit des Warnpostens durch einen Leitkegel (Zeichen 610-42 und -43) mit aufgesetztem gelbem Blinklicht in blitzender Ausführung zu erhöhen.

(5) Der Warnposten steht bzw. geht in der Regel außerhalb der Fahrbahn an der Fahrbahnseite, auf welcher sich die Verkehrseinschränkung oder Gefahrenstelle befindet.

## 7 Sicherheitskennzeichnung von Sonderrechtsfahrzeugen sowie Arbeitsstelleneinrichtungen

### 7.1 Arbeitsfahrzeuge, Sicherungsfahrzeuge

(1) Für Fahrzeuge, die dem Bau, der Unterhaltung und Reinigung der Straßen und Anlagen im Straßenraum dienen, gelten § 35 Absatz 6 und 8 und die zugehörige VwV-StVO.

(2) Fahrzeuge der Bauverwaltungen, die zu den unter Absatz 1 genannten Zwecken eingesetzt werden, sollen daneben eine Lackierung im Farbton Gelborange (RAL 2000 bzw. RAL 2011; siehe DIN 30701) erhalten.

(3) Fahrzeuge, die Sonderrechte nach § 35 Absatz 6 in Anspruch nehmen, müssen eine weiß-rote Sicherheitskennzeichnung nach DIN 30710 Ausgabe März 1990 tragen (siehe Bild A-16).

(4) Diese Sicherheitskennzeichnung muss aus den retroreflektierenden Aufsichtsfarben für Verkehrszeichen

- Weiß in Farbe DIN 6171 - Weiß - R2,
- Rot in Farbe DIN 6171 - Rot - R2

bestehen. Für die Sicherheitskennzeichnung ist retroreflektierende Folie der Reflexionsklasse RA2 nach DIN 67520 zu verwenden. Sie ist an allen vertikalen Fahrzeugkanten mit zu diesen Kanten nach unten unter 45° fallen-

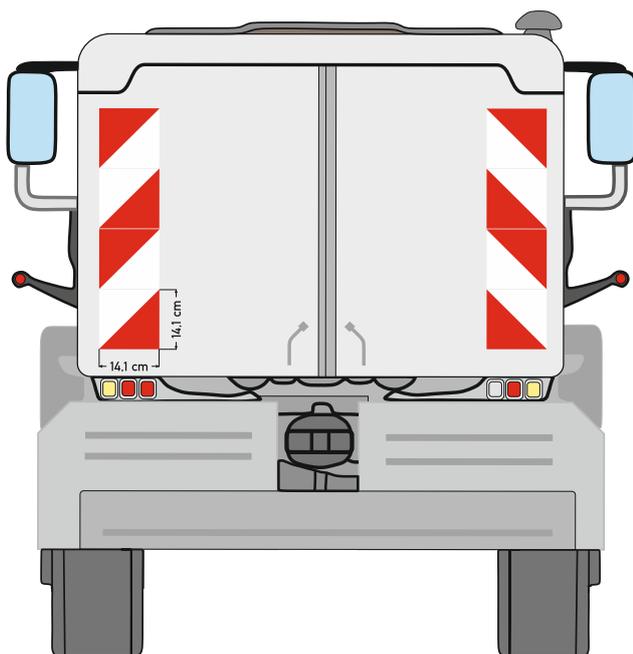


Bild A-16: Sicherheitskennzeichnung Arbeitsfahrzeug

den Streifen anzubringen. Als Mindestflächen je Vorder- und Rückseite sind jeweils 8, je Einzelfläche 2 Normflächen (14,1 cm × 14,1 cm) erforderlich. Größere Flächen sind, insbesondere bei auf Autobahnen eingesetzten Fahrzeugen, anzustreben. Bei Arbeitsfahrzeugen, die nicht ständig Sonderrechte nach § 35 Absatz 6 beanspruchen (insbesondere Fahrzeuge von Bauunternehmungen), sollte die Sicherheitskennzeichnung auf abnehmbaren oder abklappbaren Tafeln aufgetragen werden.

(5) Fahrzeuge und Geräte, die auch quer zur Fahrtrichtung eingesetzt werden, müssen im Umfang wie auf Vorder- und Rückseiten zusätzlich seitlich gekennzeichnet sein.

(6) Zusätzlich sollen Fahrzeuge mindestens eine Kennleuchte für gelbes Blinklicht (Rundumlicht gemäß § 52 Absatz 4 StVZO) besitzen. Ist die Kennleuchte nicht ständig von allen Seiten sichtbar, sind 2 Kennleuchten so anzubringen, dass sie das Fahrzeug nach vorn und hinten wirksam kennzeichnen.

(7) Hinsichtlich einer zusätzlichen Sicherheitsausrüstung von Kraftfahrzeugen gilt Folgendes:

- a) Die Sicherheitskennzeichnung der Arbeitsfahrzeuge kann durch den Einsatz von zwei zusätzlichen, blinkenden gelben Warnleuchten (Durchmesser 30 cm) links und rechts auf oder hinter dem Fahrerhaus wesentlich verbessert werden.
- b) Die Verwendung von blinkenden Ankündigungspfeilen gemäß Bild A-12 (siehe Abschnitt 3.5.4) oder Blinkkreuzen gemäß Bild A-17 an der Rückfront von Arbeitsfahrzeugen, an denen wechselweise links oder rechts vorbeigefahren werden muss, ist ebenso zulässig.
- c) Zur Warnung vor Fahrzeugen, die arbeitsbedingt schneller als 5 km/h aber langsamer als die örtlich übliche Geschwindigkeit fahren (z. B. Messfahrzeuge zur Deckenzustandserfassung), wird die zusätzliche Kennzeichnung gemäß Bild A-8 auf der Fahrzeugrückfront empfohlen.
- d) Arbeitsfahrzeuge, deren Sicherheitskennzeichnung entsprechend einer dieser Varianten erhöht ist, können in besonderen Fällen auch als Sicherungsfahrzeug eingesetzt werden.

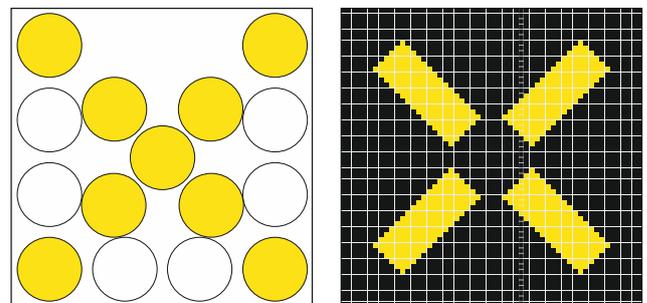


Bild A-17: Blinkender Ankündigungspfeil mit Kreuzschaltung als Warneinrichtung nur zum Einsatz auf Seitenstreifen oder durch Zeichen 298 [Sperrfläche] gekennzeichneten Straßenteilen

e) Diese Sicherheitskennzeichnung wie auch unmittelbar am Kraftfahrzeug angebrachte Zeichen 616 (siehe auch § 39 Absatz 6) sind als Arbeitsstellensicherung nicht Bestandteile der Fahrzeugbeleuchtung im Sinne der StVZO, sondern regeln sich nach der StVO.

(8) Alle Kennleuchten mit gelbem Blinklicht oder Leuchten der zusätzlichen Sicherheitskennzeichnung sind während der Fahrt zur Arbeitsstelle und während der Aufenthalte innerhalb einer abgegrenzten Arbeitsstelle auszuschalten (Rn. 2 VwV-StVO zu § 38).

## 7.2 Warnblinklicht

(1) Warnblinklicht darf nach § 16 Absatz 2 Satz 2 nur verwenden, „wer andere durch sein Fahrzeug gefährdet oder andere vor Gefahren warnen will“. Gemäß § 35 Absatz 8 dürfen Sonderrechte nur unter gebührender Berücksichtigung der öffentlichen Sicherheit und Ordnung ausgeübt werden. Es ist deshalb eine Gefahr durch ein Fahrzeug zu vermeiden. Ist dies nicht möglich, sind die in diesen Richtlinien beschriebenen Absicherungsmöglichkeiten zu nutzen. Der Einsatz von Warnblinklicht kommt deshalb im Rahmen der Wahrnehmung von Sonderrechten nicht in Betracht.

*(2) Durch das Warnblinklicht lässt sich verkehrsordnungswidriges Verhalten oder Parken nicht rechtfertigen.*

## 7.3 Arbeitsmaschinen und Anhänger

(1) Arbeitsmaschinen und Anhänger erhalten, auch wenn sie sich nur kurzfristig im Verkehrsbereich bewegen, eine Sicherheitskennzeichnung wie Arbeitsfahrzeuge. Sonderrechte dürfen nur mit der entsprechenden Kennzeichnung in Anspruch genommen werden (siehe Abschnitt 7.1).

(2) Arbeitsmaschinen, die unmittelbar im oder am Verkehrsbereich eingesetzt werden – z. B. eine bewegliche Arbeitsstelle bilden (Fahrbahnmarkierungsmaschinen, Asphalteinbaumaschinen usw.) – können zusätzlich mit einer oder zwei Kennleuchten für gelbes Blinklicht (z. B. Rundumlicht) oder einem blinkenden Ankündigungspfeil gemäß Bild A-12 in Verbindung mit Zeichen 222 ausgerüstet werden, um die Maschine wirksam nach vorn und hinten zu sichern. Soweit Verkehrszeichen (z. B. Zeichen 222) oder Verkehrseinrichtungen auf diese Weise gezeigt werden, ist hierfür ebenfalls eine verkehrsrechtliche Anordnung erforderlich.

(3) Arbeitsmaschinen und Anhänger, die außerhalb einer abgesperrten Arbeitsstelle im Verkehrsbereich eingesetzt werden, müssen entweder zugelassen oder von der Zulassungspflicht befreit sein. Auf die Möglichkeit von Ausnahmegenehmigungen nach § 70 StVZO und § 47 FZV wird hingewiesen.

## 8 Besondere Arbeitsstellenbereiche und -einrichtungen

Neben Straßenbauarbeiten (§ 45 Absatz 2) können sich insbesondere die in der Tabelle A-3 genannten Arbeiten oder Gegenstände im Straßenraum auf den Straßenverkehr

auswirken. Sie müssen grundsätzlich wie Straßenbauarbeiten abgesichert und beleuchtet werden, wenn sie sich auf den Straßenverkehr auswirken können. Zusätzlich sind individuelle Sicherungsmaßnahmen zu berücksichtigen, die in der Tabelle A-3 zusammengestellt sind. Für ähnliche Fälle ist analog zu verfahren.

**Tabelle A-3: Anforderungen<sup>1)</sup>**

Art	Aufstellung	Kennzeichnung	Schutzeinrichtung
Dach-, Fassaden- und Abbrucharbeiten an Bauwerken	2)	8)	12), 13), 14)
Bau-, Werkstatt-, Toilettenwagen usw.	3), 4)	9)	
Container, Wechselbehälter	3), 4), 5)	9), 10)	
Hubarbeitsbühnen	3), 6)		12), 14), 15)
Autokrane	5), 7)		14)
Aufzüge, Schrägaufzüge	3)		12), 13), 15)
Bauzäune, Gerüste, Durchlaufgerüste, Fußgängertunnel	3)	11)	12), 15)
Schuttrutschen			12), 13), 15)

- <sup>1)</sup> In der Regel ist eine Sondernutzungserlaubnis oder eine Ausnahmegenehmigung gemäß § 46 erforderlich. Bei Überschreitung zulässiger Achslasten oder Gesamtmassen kann zusätzlich eine Erlaubnis nach § 29 Absatz 3 erforderlich sein.
- <sup>2)</sup> Nur wenn aus Platzgründen oder wegen der Höhe der Bauwerke eine ausreichende Sicherheit nicht gewährleistet erscheint, darf öffentlicher Verkehrsraum zur Verfügung gestellt werden.
- <sup>3)</sup> Auf Geh- oder Radwegen nur, wenn dadurch die nach RSA geforderten Mindestbreiten gewährleistet werden können (siehe hierzu insbesondere auch Teil B, Abschnitt 2.4.2).
- <sup>4)</sup> Auf Fahrbahnen nur, wo Parken im Allgemeinen für Kraftfahrzeuge erlaubt ist.
- <sup>5)</sup> Wenn 3), 4) oder 6) nicht erfüllt sowie die nachfolgenden Kriterien erfüllt sind, Kennzeichnung wie Arbeitsstelle:
- Breite größer als 2,50 m oder Länge größer als 8 m,
  - Aufstellung innerorts auf Vorfahrtstraßen (Zeichen 306) oder auf Straßen mit zwei oder mehr Fahrstreifen in einer Richtung.
- <sup>6)</sup> Auf Geh- oder Radwegen bei einer tatsächlichen Gesamtmasse von mehr als 2,8 t grundsätzlich nicht zulässig.
- <sup>7)</sup> Auf Geh- oder Radwegen grundsätzlich nicht.
- <sup>8)</sup> Wenn 2) oder 3) nicht erfüllt oder sonst Auswirkungen auf den Straßenverkehr zu besorgen sind, Kennzeichnung und Absicherung wie Arbeitsstelle.
- <sup>9)</sup> Kennzeichnung aller vertikalen Kanten der Seiten- und Stirnflächen (je eine rot-weiße Warneinrichtung mit retroreflektierender Folie der Reflexionsklasse RA2 gemäß DIN 67520 von mindestens 14,1 cm × 70,5 cm, Schrägfall zum Verkehrsraum fallend).
- <sup>10)</sup> Entsprechend der Verlautbarung des Bundesministers für Verkehr vom 28. April 1982 (VkB. 1982, S. 186, ergänzt durch VkB. 1984, S. 23), ist zusätzlich ein Namensschild (Anschrift, Telefonnummer) oder eine entsprechende Aufschrift erforderlich.
- <sup>11)</sup> Kennzeichnung vertikaler Kanten mit kleinen Leitbaken (50 cm × 12,5 cm) oder rot-weißer Warneinrichtung.
- <sup>12)</sup> Im Rahmen der Verkehrssicherungspflicht sind Verkehrsteilnehmer, parkende Fahrzeuge sowie eventuell vorhandene Warenauslagen gegen Staub, Wasser, andere Flüssigkeiten und fallende feste Gegenstände oder Bauteile ausreichend zu schützen.
- <sup>13)</sup> Gegebenenfalls sind Bauzäune oder andere geeignete Schutzeinrichtungen wie Durchlaufgerüste oder Fußgängertunnel vorzuschreiben.
- <sup>14)</sup> Gegebenenfalls sind Warnfahnen zu verwenden (Einsatz erfolgt durch einen Warnposten).
- <sup>15)</sup> Über Geh- und Radwegen ist über die volle Breite eine lichte Höhe von 2,20 m einzuhalten.

## 9 Warnkleidung

(1) Personen, die außerhalb von Gehwegen und Absperungen im Verkehr eingesetzt oder neben dem Verkehrsbereich tätig und nicht durch eine geschlossene Absperung (Absperrschranken, Absperrschrankengitter oder Bauzäune) von diesem getrennt sind, müssen Warnkleidung nach DIN EN ISO 20471 tragen (§ 35 Absatz 6). Folgende Anforderungsmerkmale müssen hierbei eingehalten werden (Rn. 16 bis 19 VwV-StVO zu § 35):

- a) Warnkleidungsausführung mindestens Klasse 2 gemäß Absatz 4.1, Tabelle 1, der DIN EN ISO 20471; für Arbeiten bei Dunkelheit Klasse 3, wobei die zusätzlich verfügbare Fläche an Reflexstoffen die menschliche Gestalt (Kontur) betonen soll. Für kurzzeitig in Nachtbaustellen tätiges Personal (Kontrolltätigkeit) ist ein Warnmantel oder ein vergleichbares Kleidungsstück mit zusätzlichen vertikalen Reflexstreifen ausreichend.
  - b) Farbe fluoreszierendes Orange-Rot oder fluoreszierend Gelb gemäß Absatz 5.1, Tabelle 2, der DIN EN ISO 20471.
  - c) Mindestrückstrahlwerte der Klasse 2 gemäß Abschnitt 6.1, Tabelle 5, der DIN EN ISO 20471.
- (2) Warnkleidung, deren Warnwirkung durch Verschmutzung, Alterung oder Abnahme der Leuchtkraft der verwendeten Materialien nicht mehr ausreicht, darf nicht verwendet werden (Rn. 20 VwV-StVO zu § 35).

## 10 Nachtbaustellen

(1) Die Einrichtung von Nachtbaustellen (Abschnitt 1.1 Absatz 8) ist in Betracht zu ziehen, wenn das Verkehrsaufkommen bei Tage so hoch ist, dass der Betrieb einer Arbeitsstelle dann zu außerordentlich starken Behinderungen des Verkehrs führen würde. Einrichtung und Abbau sollen nach Möglichkeit bei Tageshelligkeit außerhalb der verkehrsstarken Zeiten erfolgen.

(2) Soll unter Beleuchtung (Arbeitsstättenbeleuchtung) gearbeitet werden, ist die Beleuchtungsanlage so auszulegen, dass das Unfallrisiko im Verkehrsbereich nicht ansteigt. Insbesondere dürfen alle Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen nicht in ihrer Wirkung sowie die Verkehrsteilnehmer nicht durch Blendungen beeinträchtigt werden.

(3) Die Wirkung der Beleuchtung auf die Verkehrsteilnehmer ist im Rahmen von Kontrollfahrten zu prüfen.

(4) Zur Längsabsperung sollten anstelle von Leitkegeln wegen der besseren Leitwirkung Leitbaken (mindestens der Größe 75 cm × 18,75 cm) angeordnet werden. Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen sind mit retroreflektierenden Folien mindestens der Reflexionsklasse RA2 nach DIN 67520 auszuführen.

(5) Der besonderen Situation sollte durch eine entsprechende Vorwarnung im Zulaufbereich Rechnung getragen werden (zu Autobahnen siehe Tabelle D-3 und im Teil D,

Abschnitt 3). Die Vorwarnanzeiger sollten durch Einsatz von Einrichtungen mit lichttechnischem Informations teil gemäß Abschnitt 3.5.2 hervorgehoben werden. Zeichen 123 soll mit gelbem Blinklicht gemäß § 38 Absatz 3 ergänzt werden.

## 11 Verkehrsführung und -regelung

### 11.1 Allgemeines

(1) In welcher Form (z. B. Sperrung, Überleitung) und in welchem Umfang insbesondere Kraftfahrzeug-, Rad- und Fußverkehr im Bereich einer Arbeitsstelle geführt werden kann, ist aufgrund der örtlich verfügbaren Flächen zu entscheiden. Hierfür werden in den Teilen B bis D unterschieden nach Straßen innerhalb geschlossener Ortschaften, außerhalb geschlossener Ortschaften (Landstraßen) sowie Autobahnen Festlegungen getroffen und Hinweise gegeben. Soweit erforderlich und zweckmäßig sind Umleitungen nach Verkehrsarten zu differenzieren, z. B. für den Radverkehr.

(2) Die vorhandene Breite der Fahrbahn wird zwischen den beiden Kanten der befestigten Fahrbahnfläche bzw. gegebenenfalls den Kanten von Bordsteinen gemessen. Bei der Bildung eines Querschnittes mit Behelfsfahrestreifen und Trennstreifen werden Leitlinien und Fahrstreifenbegrenzungen je mit halber Breite den beiden anliegenden Fahrstreifen, Fahrbahnbegrenzungen aus überfahrbaren Markierungssystemen mit voller Breite dem jeweils anliegenden Fahrstreifen zugerechnet (ausgenommen Randmarkierungen von Radfahrstreifen). Um unkontrolliertes Abkommen von der Fahrbahn zu vermeiden, wird außerhalb geschlossener Ortschaften und auf Autobahnen ein befestigtes Bankett vorausgesetzt. Auf Brücken erfüllen die Kappen, in Tunneln die Notgehwege die Funktion des Banketts.

(3) Die von der gewählten Verkehrsführung abhängigen Regelungen des Verkehrs werden in den Teilen B bis D zusätzlich in Regelplänen hinsichtlich Verkehrszeichen, Verkehrseinrichtungen, Abständen, Beleuchtung usw. beispielhaft dargestellt.

(4) Zur Gewährleistung eines sicheren und geordneten Verkehrs ist ein Mindestabstand von 0,5 m zum Verkehrsbereich (vgl. Bild A-1) einzuhalten, wenn im Bereich der dem Verkehr zu entziehenden Fläche ein Absatz (z. B. Fräskante, Grabenkante) vorgesehen ist. Das Primat der Festlegung des notwendigen Verkehrsbereiches gegenüber der Festlegung der dem Verkehr zu entziehenden Flächen bleibt hiervon unberührt.

(5) Alle in den Teilen B bis D angegebenen Maße, ausgenommen Abmessungen von Verkehrszeichen, Fahrstreifen- und Fahrbahnbreiten, sind Richtwerte. Entsprechend den örtlichen Verhältnissen sind bei der Ausführung in der Örtlichkeit bei den Aufstellentfernungen ±10 % Abweichung tolerierbar. Abstandsmaße in Längsrichtung beziehen sich, wenn nicht anders angegeben, auf die Mitte der Verkehrseinrichtungen und Verkehrszeichen.

## 11.2 Umleitungen<sup>3)</sup>

(1) Die Sperrung eines Verkehrsweges, gegebenenfalls auch nur für bestimmte Fahrzeugarten oder den Fußverkehr, stellt einen schwerwiegenden Eingriff in den Verkehrsablauf dar. Durch die anzuordnende Umleitung kann der Verkehr insbesondere auf den Umleitungsstrecken erheblich beeinträchtigt sein. Zusätzliche Gefahren für die (Wohn)Bevölkerung durch Lärm- und Abgasbelastung sind soweit möglich zu vermeiden.

(2) Daher sind die mit der Umleitung zusammenhängenden Fragen der Sicherheit und Leistungsfähigkeit besonders sorgfältig zu prüfen. Soweit andere Verkehrsträger (z. B. Bahn- oder Verkehrsbetriebe) betroffen sind, sind diese rechtzeitig zu beteiligen (siehe auch Abschnitt 1.3). Die Zuständigkeitsnorm des § 44 bleibt hiervon unberührt.

*(3) Die beabsichtigte Sperrung einer Straße sollte über geeignete Medien bekannt gemacht werden.*

(4) Eine Umleitung ist in zeitlicher Hinsicht so rechtzeitig vor Einrichtung der Umleitung anzukündigen, dass sich die Verkehrsteilnehmer auf die neue, unvorhergesehene Situation einstellen können.

(5) Bei Sperrung oder bedarfsweise bei teilweiser Sperrung sind die betroffenen Zielangaben der wegweisenden Beschilderung rot auszukreuzen. Dabei müssen die Zielangaben noch lesbar bleiben. Die für die Auskreuzung verwendeten Materialien müssen retroreflektierend sein und rückstandslos und ohne Beschädigung der Verkehrszeichenfolie entfernt werden können. Sie dürfen nicht stärker rückstrahlen als das ausgekreuzte Verkehrszeichen.

(6) Auf der Umleitungsstrecke kann es erforderlich sein, die Vorfahrt so zu ändern, dass der Umleitungsverkehr bevorzugt ist. Dies gilt besonders für den Fall, dass der Verkehr einer bevorzugten Straße umgeleitet werden muss. Die Verkehrsströme, die durch diese Maßnahme wartepflichtig werden, sollen besonders darauf hingewiesen werden (Zeichen 101 mit Zusatzzeichen 1008-30). An signalisierten Knotenpunkten im Zuge einer Umleitungsstrecke ist zu prüfen, ob die Signalzeiten zugunsten des Verkehrs auf der Umleitungsstrecke angepasst werden müssen. Bei kurzzeitiger Umleitung sehr großer Verkehrsmengen, z. B. bei nächtlicher Sperrung einer Autobahn, ist zu prüfen, an welchen nicht signalisierten Knotenpunkten eine Regelung des Verkehrs mittels Anordnungen durch die Polizei anzuregen ist.

---

<sup>3)</sup> Die Einrichtung und Kennzeichnung von Umleitungen richten sich nach den RUB, hilfsweise den „Richtlinien für verkehrslenkende Maßnahmen der Straßenverkehrsbehörden, der Straßenbaubehörden und der Polizei (Verkehrslenkungsrichtlinien)“; siehe VkB1. 1968, H. 11, S. 239–247.

## Teil B: Innerörtliche Straßen

	Seite
<b>1 Allgemeines</b> .....	31
<b>2 Arbeitsstellen von längerer Dauer (ALD)</b> .....	31
<b>2.1 Aufstellentfernungen von Verkehrszeichen</b> .....	31
<b>2.2 Verkehrsführung im Fahrbahnbereich</b> .....	31
2.2.1 Allgemeines .....	31
2.2.2 Fahrstreifenbreiten .....	31
2.2.3 Sperrung einer Fahrtrichtung .....	32
2.2.4 Sperrung von Fahrbahnteilen .....	32
2.2.5 Längsabspernung .....	32
2.2.6 Vorübergehend gültige Markierungen .....	32
<b>2.3 Verkehrsregelung im Fahrbahnbereich</b> .....	33
2.3.1 Regelpläne .....	33
2.3.2 Höchstgeschwindigkeiten .....	33
2.3.3 Haltverbote .....	33
2.3.4 Vorrangregelung an Engstellen .....	33
2.3.5 Umleitung .....	33
2.3.6 Baustellenbedingte Sackgasse .....	33
<b>2.4 Arbeitsstellen auf Geh- und Radwegen</b> .....	33
2.4.1 Allgemeines .....	33
2.4.2 Mindestbreiten .....	35
2.4.3 Querabspernung, Längsabspernung .....	35
2.4.4 Fußgänger-Notwege .....	35
2.4.5 Sperrung eines Gehweges .....	35
2.4.6 Sperrung eines benutzungspflichtigen Radweges .....	35
2.4.7 Sperrung eines nicht benutzungspflichtigen Radweges .....	35
2.4.8 Sperrung eines gemeinsamen Geh- und Radweges .....	35
2.4.9 Sperrung von Fußgängerüberwegen, Fußgängerfurten und Fußgängerquerungshilfen .....	36
<b>2.5 Arbeitsstellen im Bereich von Schienenbahnen         mit straßenbündigem Bahnkörper</b> .....	36
2.5.1 Allgemeines .....	36
2.5.2 Querabspernung im Fahrbahnbereich .....	36
2.5.3 Längsabspernung .....	36
<b>3 Arbeitsstellen von kürzerer Dauer (AKD)</b> .....	36
<b>3.1 Allgemeines</b> .....	36
<b>3.2 Arbeitsstellen im Bereich der Fahrbahn</b> .....	36
<b>3.3 Arbeitsstellen im Bereich von Geh- und Radwegen</b> .....	37
<b>3.4 Arbeiten im Bereich von Schienenbahnen         mit straßenbündigem Gleiskörper</b> .....	37

# Teil B: Innerörtliche Straßen

## 1 Allgemeines

(1) Innerörtliche Straßen im Sinne dieser Richtlinien sind alle (tatsächlich-) öffentlichen Verkehrsflächen innerhalb geschlossener Ortschaften einschließlich Fußgängerzonen, Parkplätzen u. Ä. mit Ausnahme von Autobahnen und Kraftfahrstraßen. Die geschlossene Ortschaft ist durch die Zeichen 310 und 311 gekennzeichnet.

(2) Grundsätzlich gelten alle Regelungen und Festlegungen des Teiles A dieser Richtlinien. Auf die besonderen Verhältnisse des innerörtlichen Verkehrs abgestimmte, ergänzende Regelungen und Festlegungen sind in diesem Teil der Richtlinien zusammengestellt. Insbesondere bei zulässigen Höchstgeschwindigkeiten über 50 km/h im Ortsbereich sollen zweckmäßige Regelungen auch aus den Teilen C (Landstraßen) und D (Autobahnen) übernommen werden

## 2 Arbeitsstellen von längerer Dauer (AID)

### 2.1 Aufstellentfernungen von Verkehrszeichen

Bezugspunkt für die Aufstellentfernungen ist der Beginn der Einengung bzw. Verschwenkung. Die Aufstellentfernungen sind in der Regel zu beachten, soweit die genannten Verkehrszeichen im Einzelfall anzuordnen sind. Bei der Festlegung des Aufstellortes sind die rechtzeitige Erkennbarkeit der Zeichen sowie die Begreifbarkeit des Zusammenhangs mit der Arbeitsstelle zu beachten.

### 2.2 Verkehrsführung im Fahrbahnbereich

#### 2.2.1 Allgemeines

(1) Im Bereich von Arbeitsstellen soll grundsätzlich die vorhandene Fahrstreifenanzahl erhalten werden. Der Betriebsführung von Bussen und Bahnen soll Vorrang gegeben werden.

(2) Verbleibt insgesamt für beide Richtungen nur 1 Fahrstreifen, so ist entsprechend der örtlichen Situation und

Verkehrsstärke zu prüfen, ob der Verkehr im Wechselverkehr (siehe Abschnitt 2.3.4) oder über Umleitungen (siehe Abschnitt 2.3.5) abgewickelt werden kann.

(3) Bei hohen Verkehrsstärken und fehlenden Umleitungsmöglichkeiten sollte eine provisorische Umfahrung der Arbeitsstelle vorgesehen werden.

(4) Der Führung des Fuß- und Radverkehrs ist besondere Sorgfalt zu widmen (siehe Abschnitt 2.4).

(5) Die Sperrung von baulichen Querungsstellen im Bereich von Arbeitsstellen ist durch Absperrschranken- gitter vorzunehmen.

#### 2.2.2 Fahrstreifenbreiten

(1) Im Regelfall ist eine Fahrstreifenbreite von mindestens 3,00 m einzuhalten (Bild B-1). Teil A, Abschnitt 1.1 Absatz 10 ist besonders zu beachten.

(2) Die Mindestfahrstreifenbreite kann in Ausnahmefällen bis auf 2,85 m reduziert werden, wenn es sich um kurze Streckenabschnitte oder um Straßen mit Geschwindigkeitsbeschränkung von weniger als 50 km/h handelt. Eine Unterschreitung der Mindestfahrstreifenbreite bedarf einer besonderen örtlichen Situationsprüfung. Es können Überholfahrstreifen mit einer Mindestbreite von 2,75 m angeordnet werden. Bei Ausschluss bestimmter Verkehrsarten können in allen vorgenannten Fällen geringere Fahrstreifenbreiten angeordnet werden.

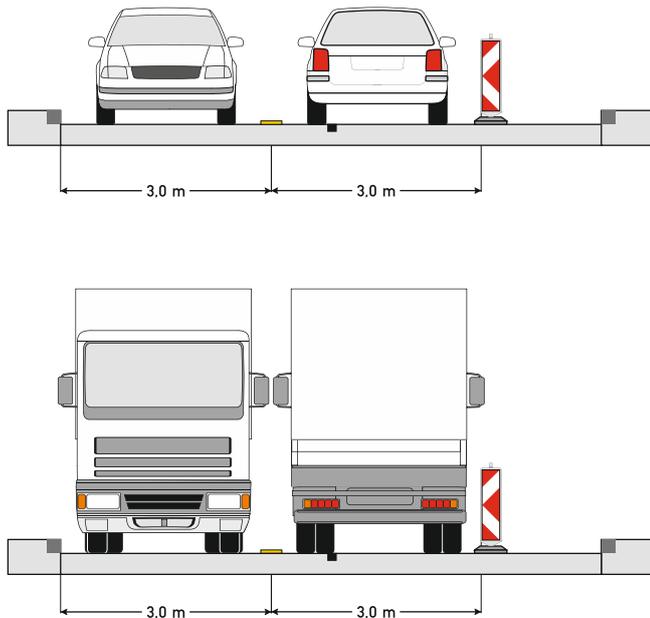
(3) Damit ist Begegnungsverkehr gegebenenfalls durch Ummarkierung (Einengung von Fahrstreifen) oder durch Einrichtung eines Behelfsfahrstreifens (z. B. über einen Parkstreifen) bei einer Restfahrbahnbreite von 5,7 m noch möglich. Es ist zu beachten, dass regional bei häufigem Verkehr überbreiter Fahrzeuge größere Fahrstreifenbreiten notwendig sein können.

(4) Bei einer Arbeitsstelle mit Wechselverkehr sollte die Restfahrbahnbreite 3,00 m nicht unterschreiten.

Tabelle B-1: Aufstellentfernungen

Lage in Fahrtrichtung	Zeichen	Straßen		
		mit zwei und mehr Fahrstreifen in einer Richtung	mit zwei Fahrstreifen	mit $V_{zul} < 50$ km/h
vor der Arbeitsstelle	123	70 – 100 m	50 – 70 m	10 – 30 m
	531 (-10)	50 – 70 m	*)	*)
	274, 276	30 – 50 m	50 – 70 m	*)
	208, 308	–	0 – 10 m	0 – 10 m
hinter der Arbeitsstelle	280	10 – 20 m	0 – 10 m	*)
	274	10 – 20 m	0 – 10 m	*)

\*) im Regelfall nicht erforderlich



**Bild B-1: Beispiel eines Querschnittes für Fahrbahnbreite 6,00 m**

### 2.2.3 Sperrung einer Fahrtrichtung

(1) In Fällen, in denen die Einfahrt verboten werden soll, aber aus der Gegenrichtung Verkehr zugelassen wird (Einbahnstraße; Zeichen 220), ist Zeichen 267 anzuordnen (siehe auch Erläuterungen zu Anlage 2 zu § 41 Absatz 1, lfd. Nr. 41). Im Übrigen wird auf Teil A, Abschnitt 3.4.3 Absatz 1 verwiesen.

(2) Ist die Geschwindigkeit in solchen Einbahnstraßen auf 30 km/h beschränkt und steht eine ausreichende Begegnungsbreite zur Verfügung (bei Linienbusverkehr oder bei stärkerem Verkehr mit Lkw eine Restfahrbahnbreite von 3,50 m), sollte geprüft werden, ob Radverkehr entgegen der Fahrtrichtung zugelassen werden kann (vgl. Rn. 4 bis 7 VwV-StVO zu Zeichen 220).

### 2.2.4 Sperrung von Fahrbahnteilen

(1) Eine rechtwinklige Querabspernung erfolgt durch rechtwinklig zur Fahrbahnachse aufgestellte Absperrschrankengitter<sup>4)</sup> und eine Leitbake (Zeichen 605), die an der Seite des Absperrschrankengitters aufgestellt wird, an der vorbeigefahren werden soll (siehe Teil A, Bild A-4).

(2) Eine spitzwinklige Querabspernung wird mit einseitigen Leitbaken gestaltet. Es sollten mindestens vier Stück je voll gesperrtem Fahrstreifen bei einem seitlichen Abstand von 0,6 m bis 1 m vorgesehen werden. Der Längsabstand soll 1 bis 2 m betragen.

(3) *Ob eine rechtwinklige oder spitzwinklige Querabspernung angeordnet wird, richtet sich in erster Linie nach den örtlichen Platzverhältnissen. Bei zwei oder mehr Fahrstreifen für eine Richtung sowie auf Vorfahrtstraßen (Zeichen 306) sollte möglichst eine spitzwinklige Querabspernung angeordnet werden.*

<sup>4)</sup> sofern kein Fußverkehr zugelassen ist, sind Absperrschranken ausreichend (siehe Teil A Abschnitt 3.4.2 Absatz 3)

(4) Bei Verschwenkungen beträgt das Verschwenkungsmaß mindestens 1:10.

(5) Müssen mehrere Fahrstreifen in einer Fahrtrichtung gesperrt werden, so sollen getrennte spitzwinklige Querabspernungen vorgenommen werden. Zwischen ihnen können jeweils längere Übergangsstrecken liegen (versetzte Fahrstreifenreduzierung). Der Abstand zwischen zwei Fahrstreifeneinziehungen sollte mindestens so bemessen sein, dass eine Fahrzeugkombination der maximalen für den allgemeinen Verkehr zugelassenen Länge dazwischen Platz findet (etwa 20 m).

(6) Entgegengesetzt gerichtete Verkehrsströme werden in Überleitungsbereichen auf zweibahnigen Straßen grundsätzlich jeweils mit Hilfe einer spitzwinkligen Querabspernung aus einseitigen Leitbaken geführt. Zwischen den beiden Leitbakenreihen ist ein möglichst großer Sicherheitsraum vorzusehen. Ist aus Platzgründen nur eine Reihe möglich, so sind zweiseitige Leitbaken erforderlich.

(7) Am Ende einer Absperrung können Absperrschranken, Absperrschrankengitter oder Leitbaken eingesetzt werden.

### 2.2.5 Längsabspernung

(1) In der Regel wird die Arbeitsstelle in Längsrichtung durch Leitbaken ohne Warnleuchten abgesichert. Der Abstand der Leitbaken sollte maximal 9 m betragen, jedoch sind mindestens zwei Leitbaken erforderlich.

(2) Um Fußgänger im Bereich der Arbeitsstelle am Betreten der Fahrbahn zu hindern, sind Absperrschrankengitter zwischen Gehweg und Fahrbahn notwendig. Ist im Bereich der Längsabspernung Querverkehr zu unterbinden (z. B. aus Einmündungen oder Grundstücksausfahrten), sollten zusätzlich Absperrschrankengitter zwischen den Leitbaken angeordnet werden.

(3) Es sind geschlossene Absperrungen anzustreben, um den unbefugten Zugang zur Arbeitsstelle zu verhindern. Geschlossene Absperrungen sind insbesondere anzuordnen, wenn das Betreten mit einer unmittelbaren Gefährdung für Fußgänger verbunden wäre. Diese Absperrungen sollten zum Schutz blinder und sehbehinderter Menschen auch auf der gegenüberliegenden Gehwegseite angeordnet werden, sofern die Anforderungen nach Abschnitt 2.4.1 eingehalten werden.

### 2.2.6 Vorübergehend gültige Markierungen

(1) Vor Verkehrseinrichtungen (Anlage 4 zu § 43 Absatz 3, lfd. Nr. 1 bis 7) werden innerorts grundsätzlich keine vorübergehend gültigen Markierungen angeordnet.

(2) Es ist zu prüfen, ob vorübergehend gültige Fahrbahnbegrenzungen bei Behelfsfahrstreifenführungen über Seitenstreifen sowie bei mehr als zweistreifigen Fahrbahnen im Gegenverkehrsbereich und bei unübersichtlichen Verkehrsführungen angeordnet werden sollen.

## 2.3 Verkehrsregelung im Fahrbahnbereich

### 2.3.1 Regelpläne

(1) Wie Arbeitsstellen auf der Fahrbahn abgesperrt, beschildert, markiert und beleuchtet werden können, ist in den Regelplänen B I/1 bis B I/19 verdeutlicht. Im Übrigen wird zur Anwendung der Regelpläne auf Teil A, Abschnitt 1.5 verwiesen.

(2) Liegen Arbeitsstellen unmittelbar neben einem Verkehrsbereich des Fuß- oder Radverkehrs, sind die Festlegungen im Abschnitt 2.4 zu beachten.

### 2.3.2 Höchstgeschwindigkeiten

(1) Die Regelgeschwindigkeit beträgt 50 km/h (§ 3 Absatz 3 Nr. 1). Wo höhere Geschwindigkeiten zugelassen sind, können diese für den Arbeitsstellenbereich herabgesetzt werden. Hinter der Arbeitsstelle ist die Geschwindigkeit wieder auf die örtlich gültige höhere Geschwindigkeit heraufzusetzen (siehe auch Anlage 2 zu § 41 Absatz 1, lfd. Nr. 55).

(2) Bei besonderen Gefährdungen für Verkehrsteilnehmer kann die Höchstgeschwindigkeit ausnahmsweise weiter herabgesetzt werden. Dies ist anhand der besonderen Umstände des Einzelfalls sorgfältig zu begründen. Im Übrigen ist Rn. 1 VwV-StVO zu Zeichen 274 zu beachten.

### 2.3.3 Haltverbote

Haltverbote sind detailliert mit den erforderlichen Zusatzzeichen und gegebenenfalls zeitlichen Einschränkungen unter Abwägung und Berücksichtigung der örtlichen sowie verkehrlichen Verhältnisse und der baulichen Notwendigkeiten anzuordnen (siehe auch Teil A, Abschnitt 2.5, zu Zeichen 283 und 286). In der Regel ist Zeichen 283 anzuordnen, in Ausnahmesituationen auch Zeichen 286, gegebenenfalls mit Zusatzzeichen (vgl. auch Anlage 2 zu § 41 Absatz 1, lfd. Nr. 61). Verkehrszeichen, welche das Parken auf Gehwegen erlauben, müssen entfernt oder abgedeckt werden, da Haltverbote nur die Fahrbahn betreffen oder Seitenstreifen, wenn das entsprechende Zusatzzeichen angeordnet ist.

### 2.3.4 Vorrangregelung an Engstellen

(1) Unter Beachtung von § 6 erfolgt keine Beschilderung. Es ist anzustreben, die Engstelle so zu gestalten, dass die Wartepflicht eindeutig einer Fahrtrichtung zuzuordnen ist. Muss in Abweichung davon der anderen Richtung Vorrang gewährt werden oder ergibt sich aus der Örtlichkeit nicht eindeutig, welche Fahrtrichtung wartepflichtig ist, ist eine Beschilderung mit Zeichen 208 und 308 anzuordnen (VwV-StVO zu § 41 zu Zeichen 208). Beide Verkehrsregelungen sind zulässig, wenn folgende Voraussetzungen erfüllt sind:

1) Die Engstelle darf maximal 50 m einschließlich der Querabsperrrungen lang sein.

2) Die gesamte Engstelle muss aus beiden Fahrtrichtungen voll überschaubar sein.

3) In der wartepflichtigen Zufahrt der Engstelle soll kein nennenswerter Rückstau entstehen.

(2) Auf Fahrbahnen mit mehr als einem Fahrstreifen je Richtung und auf Straßen mit schienengebundenen Fahrzeugen darf grundsätzlich keine Verkehrsregelung durch Zeichen 208 und 308 vorgenommen werden.

(3) Wenn der Kfz-Verkehr in beiden Fahrtrichtungen aufrechterhalten werden muss und die Voraussetzungen für eine Verkehrsregelung durch Zeichen 208 und 308 nicht gegeben sind, muss eine Lichtzeichenanlage angeordnet oder mindestens eine Fahrtrichtung umgeleitet werden.

Wenn die vorhandenen Sichtweiten einen sicheren Verkehr unter Beachtung von § 6 ermöglichen, kann ausnahmsweise auch dann von der Anordnung einer Lichtzeichenanlage abgesehen werden, wenn die Engstelle länger als 50 m ist.

### 2.3.5 Umleitung

*(1) Als Umleitungsstrecken müssen solche Straßen ausgewählt werden, die für die Art und Menge des umzuleitenden Verkehrs genügen und die, wenn notwendig, mit zumutbaren Aufwendungen für die Umleitungen hergerichtet werden können.*

(2) Liegen an der geplanten Umleitungsstrecke Schulen, Altersheime, Krankenhäuser o. Ä., so ist zu prüfen, ob Maßnahmen für die Fußgängersicherung erforderlich sind, insbesondere bei Schulwegen von Grundschulern. Außerdem sollten wegen der Veränderung der Verkehrsstärke erforderlichenfalls Signalzeitenprogramme angepasst und besondere Maßnahmen für den Fußgängerquerverkehr vorgesehen werden. Im Übrigen vgl. R-FGÜ und RiLSA.

### 2.3.6 Baustellenbedingte Sackgasse

(1) Auf eine infolge einer Arbeitsstelle entstandene Sackgasse sollte durch Zeichen 357 hingewiesen werden. Wenn die Kennzeichnung durch Verkehrszeichen nicht ausreicht, kann es im Einzelfall zweckmäßig sein, eine Sperrung von Fahrbahnteilen vorzunehmen (siehe Teil A, Bild A-3: Absperrschranke mit Leitbake als Teilspernung auf Fahrbahnen).

(2) Entsprechend der tatsächlichen Durchlässigkeit an der Arbeitsstelle ist die Anordnung von Zeichen 357-50 bis -52 zu prüfen. (siehe Rn. 2 VwV-StVO zu § 41 zu Zeichen 357).

## 2.4 Arbeitsstellen auf Geh- und Radwegen

### 2.4.1 Allgemeines

(1) Wegen der besonderen Erschließungsfunktion von Gehwegen soll eine vollständige Sperrung vermieden werden.

(2) Die Sicherheit der Fußgänger und Radfahrer darf im Bereich von Arbeitsstellen nicht beeinträchtigt werden. Auf blinde, sehbehinderte und mobilitätseingeschränkte Menschen sowie Kinder ist besondere Rücksicht zu nehmen. Geh- und Radwege sind nach Möglichkeit weiterzuführen, gegebenenfalls über Notwege (siehe Abschnitte 2.4.3 und 2.4.5 bis 2.4.7).

(3) Radwege sind entsprechend ihrer Bestimmung zu beschildern (Zeichen 237, 240 bzw. 241), sofern die Voraussetzungen der Benutzungspflicht erfüllt sind (Rn. 8, 9 und 11 zu § 2 Absatz 4 Satz 2, Rn. 1 zu § 41 zu Zeichen 240 bzw. zu Zeichen 241 VwV-StVO). Gehwege können für den Radverkehr freigegeben werden, wenn die Belange der Fußgänger gemäß VwV-StVO erfüllt werden (Rn. 2 zu

§ 41 zu Zeichen 239). Dabei ist abzuwägen, ob aufgrund der örtlichen Verhältnisse die Mitbenutzung der Fahrbahn durch Radfahrer zu einer Gefährdungssituation im Sinne von § 45 Absatz 9 Satz 3 StVO führen würde, die auch mit Blick auf den Ausbauzustand des Radweges nicht hinnehmbar ist.

(4) Schrägseiten von Absatzcontainern (z. B. für Bauschutt) und vergleichbare Hindernisse sind im Gehwegbereich mit einer Querabspernung mit einem Absperrschrankengitter abzusichern.

(5) Die grundsätzliche Gestaltung von Arbeitsstellen allein im Geh- und Radwegbereich kann dem Bild B-2 entnommen werden.

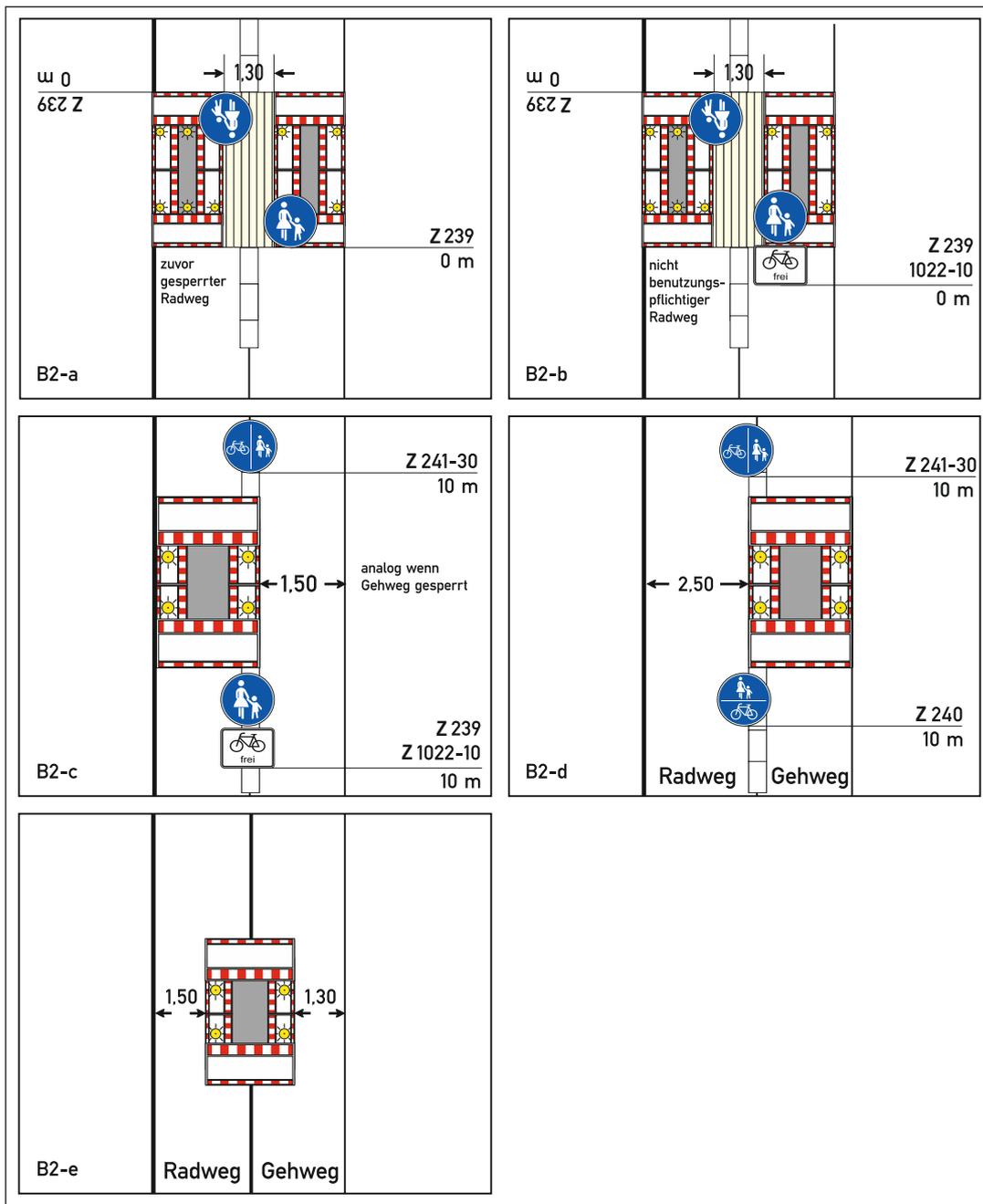


Bild B-2: Sicherung von Arbeitsstellen allein im Geh- und Radwegbereich (Regelmaße als Mindestbreiten)

(6) Wie Arbeitsstellen im Bereich auf Geh- oder Radwegen abgesperrt, beschildert und beleuchtet werden können, kann den Regelplänen B II/1 bis B II/8 entnommen werden. Im Übrigen wird zur Anwendung der Regelpläne auf Teil A, Abschnitt 1.5 verwiesen.

#### 2.4.2 Mindestbreiten

Geh- und Radwege sollen nach Möglichkeit in voller Breite im Arbeitsstellenbereich fortgeführt werden. Dabei sollten folgende Mindestmaße nicht unterschritten werden:

- a) Gehwege (gegebenenfalls Zeichen 239): 1,3 m; kurze Engstellen können auf 1,0 m beschränkt werden. Die Befahrbarkeit mit Rollstühlen ist zu gewährleisten. Erforderlichenfalls sind hierzu Zuschläge auf die vorgenannten Mindestwerte vorzusehen. Die befahrbare Breite muss mindestens 1,0 m betragen.
- b) Gehwege, die für den Radverkehr freigegeben sind (gegebenenfalls Zeichen 239 sowie Zusatzzeichen 1022-10): 1,5 m; kurze Engstellen können auf 1,3 m beschränkt werden.
- c) Benutzungspflichtige (Zeichen 237 oder 241) und nicht benutzungspflichtige Radwege: 1,5 m; kurze Engstellen können auf 1,3 m beschränkt werden.
- d) Radfahrstreifen (Zeichen 237): 1,5 m (einschließlich Fahrbahnbegrenzung).
- e) Gemeinsame Geh- und Radwege (Zeichen 240): 2,5 m; im Ausnahmefall 2,0 m möglich.

In Fußgängerzonen ist bei der Festlegung der mindestens erforderlichen Breiten das örtlich vorhandene Fußverkehrsaufkommen angemessen zu berücksichtigen.

#### 2.4.3 Querabspernung, Längsabspernung

(1) Fußverkehrsflächen sind durch Absperrschrankengitter gegenüber Arbeitsbereichen, Bereichen des Kfz-Verkehrs (z. B. bei Notwegen auf oder neben der Fahrbahn) oder unmittelbar angrenzenden Bereichen des schienengebundenen Verkehrs zu sichern, Radverkehrsflächen nur gegenüber Arbeitsbereichen.

(2) Die Abspernungen müssen bei Dunkelheit oder schlechten Sichtverhältnissen durch Rundstrahler mit gelbem Dauerlicht (Abstand quer 1 m, längs in der Regel 9 m) ergänzt werden, sofern die öffentliche Beleuchtung nicht ausreicht oder nicht die ganze Nacht über eingeschaltet ist.

#### 2.4.4 Fußgänger-Notwege

Wird ein Notweg neben bzw. auf der Fahrbahn eingerichtet, so muss die Verkehrsführung zur Fahrbahnseite hin entsprechend den Abschnitten 2.2.3 und 2.2.4 erfolgen. Neben den Leitbaken sollen Absperrschrankengitter eingesetzt werden (Zeichenseite zum Notweg hin). Gegebenenfalls sind die Festlegungen im Abschnitt 2.3 zu beachten.

#### 2.4.5 Sperrung eines Gehweges

Muss ein Gehweg voll gesperrt werden und ist die Anlage eines Notweges nicht möglich, so ist die Einrichtung von Überquerungshilfen (z. B. Fußgängerüberweg) zu prüfen und gegebenenfalls anzuordnen. Fußgänger sind allein mit Zusatzzeichen 1000-12 bzw. -22 am Absperrschrankengitter auf den gegenüberliegenden Gehweg zu weisen. Zur Anordnung von Fußgängerüberwegen vgl. VwV-StVO zu § 26; hierbei ist insbesondere auf ausreichende Sichtverhältnisse und die Anordnung einer ausreichenden Beleuchtung zu achten.

#### 2.4.6 Sperrung eines benutzungspflichtigen Radweges

(1) Können baulich angelegte Radwege, für die eine Benutzungspflicht angeordnet ist (Zeichen 237 oder 241) oder vorhandene Radfahrstreifen (Zeichen 237 in Verbindung mit Zeichen 295) arbeitsstellenbedingt nicht mehr genutzt werden, ist der Radverkehr vorrangig auf einem gegebenenfalls neuen Radfahrstreifen oder einem gemeinsamen Geh- und Radweg (Zeichen 240) zu führen. Ist dies nicht möglich, ist zu prüfen, ob der Radverkehr auch auf dem Gehweg zugelassen werden kann (Zeichen 239 und 1022-10).

(2) Wenn eine geeignete Anrampung (Bordsteinabsenkung) vorhanden ist oder eingerichtet wird, sollte die Überleitung der Radfahrer auf die Fahrbahn bei entsprechender Sicherung erfolgen: Die Überleitungsstelle sollte im Fahrbahnbereich durch mindestens zwei Leitbaken in Form einer spitzwinkligen Querabspernung gesichert werden. Ab Überführungsstelle sollte bis zum Ende der Anrampung eine Fahrbahnbegrenzung, danach eine kurze Leitlinie angeordnet werden. Zwischen Bordstein und Fahrbahnbegrenzung oder Leitlinie soll die Breite mindestens 1 m betragen.

(3) Erfolgt die Überleitung über eine Bordsteinabsenkung bzw. von einem anderen Straßenteil ohne die zuvor genannte Sicherung, ist zu prüfen, ob der Fahrzeugverkehr mit Zeichen 138 gewarnt werden muss.

#### 2.4.7 Sperrung eines nicht benutzungspflichtigen Radweges

Können baulich angelegte Radwege, für die keine Benutzungspflicht angeordnet ist, arbeitsstellenbedingt nicht mehr genutzt werden, sollte geprüft werden, ob das Radfahren auf dem verbleibenden Gehweg erlaubt werden kann (Zeichen 239 und Zeichen 1022-10), sofern dies unter Berücksichtigung der Belange der Fußgänger vertretbar ist. Anderenfalls kann der Radweg an geeigneter Stelle gesperrt werden, da Mischverkehr auf der Fahrbahn in diesen Fällen grundsätzlich vertretbar ist.

#### 2.4.8 Sperrung eines gemeinsamen Geh- und Radweges

Können angeordnete gemeinsame Geh- und Radwege (Zeichen 240) arbeitsstellenbedingt nicht mehr genutzt werden, sollten Fußgänger und Radfahrer vorrangig auf einem

parallelen Notweg über die Fahrbahn oder einen anderen Straßenteil geführt werden (Zeichen 240 oder Zeichen 239 und 1022-10). Ist das Anlegen eines Notweges nicht möglich und müssen Fußgänger den gegenüber liegenden Gehweg nutzen (siehe Abschnitt 2.4.4), ist der Radverkehr auf einem Radfahrstreifen (soweit erforderlich unter Reduzierung der Verkehrsfläche für den übrigen Verkehr), auf einem Schutzstreifen oder im Mischverkehr zu führen.

#### **2.4.9 Sperrung von Fußgängerüberwegen, Fußgängerfurten und Fußgängerquerungshilfen**

Müssen vorhandene Fußgängerüberwege, -furten oder -querungshilfen gesperrt werden, sind sie auf beiden Seiten der Fahrbahn mit Absperrschrankengittern zu sichern.

### **2.5 Arbeitsstellen im Bereich von Schienenbahnen mit straßenbündigem Bahnkörper**

#### **2.5.1 Allgemeines**

*(1) Arbeitsstellen im Gleisbereich von Straßen- und Stadtbahnen mit straßenbündigem Bahnkörper (§ 16 Absatz 4 BOStrab) bedürfen besonders sorgfältiger Planung, da der Betrieb in der Regel aufrechterhalten werden muss.*

(2) Werden ausnahmsweise Leitkegel eingesetzt, sollten Warnleuchten (gelbes Blinklicht; Teil A, Abschnitt 3.5.4 Absatz 5) angebracht sein.

(3) Liegen Arbeitsstellen im Schienenbereich unmittelbar neben einem Verkehrsbereich des Fuß- oder Radverkehrs, sind die Festlegungen im Abschnitt 2.4 zu beachten.

#### **2.5.2 Querabspernung im Fahrbahnbereich**

Grundsätzlich sollte im Bereich von Schienenbahnen eine schwenkbare Straßenbahnschranke vorgesehen werden. Die Straßenbahnschranke und die gesamte Querabspernung sollten folgende Voraussetzungen erfüllen:

- Das Schrankenblatt sollte entsprechend Zeichen 600 mindestens 25 cm hoch, rot-weiß senkrecht schraffiert und voll retroreflektierend sein (Folie der Reflexionsklasse RA2 gemäß DIN 67520).
- Die Arbeitsstelle sollte in voller Breite abgesichert werden.
- Über dem Schrankenblatt sollten mindestens drei einseitige Warnleuchten (gelbes Dauerlicht) je gesperrtem Fahrstreifen angeordnet sein, die synchron geschaltet auch gelb blinken dürfen. Bei Sperrung sollten mindestens fünf Warnleuchten (rotes Dauerlicht, vgl. Teil A, Abschnitt 3.5.4) angeordnet werden.
- Zusätzlich sollten vor der Arbeitsstelle (Straßenbahnschranke) eine Sperrfläche als vorübergehend gültige Markierung und mehrere Vorankündigungspfeile auf der Fahrbahn angeordnet werden.

#### **2.5.3 Längsabspernung**

(1) In der Regel sollte die Längsabspernung durch Leitbaken angeordnet werden. Ist dies nicht möglich, insbesondere wenn diese Flächen von der Schienenbahn befahren werden müssen, sollte stattdessen eine Fahrbahnbegrenzung als vorübergehend gültige Markierung angeordnet werden. Der Abstand der Leitbaken sollte maximal 9 m betragen.

(2) Soll Querverkehr unterbunden werden (z. B. aus Einmündungen oder Ausfahrten oder querende Fußgänger), sollten zusätzlich Absperrschrankengitter zwischen den Leitbaken angeordnet werden.

### **3 Arbeitsstellen von kürzerer Dauer (AKD)**

#### **3.1 Allgemeines**

(1) Die Arbeiten an Arbeitsstellen von kürzerer Dauer erfolgen in der Regel mit geringem Absperr- und Beschilderungsaufwand (Regelpläne B IV/1 bis B IV/3).

(2) Bei der Durchführung von Unterhaltungsarbeiten kann im Rahmen der Inanspruchnahme von Sonderrechten gemäß § 35 Absatz 6 unter folgenden Voraussetzungen auf Zeichen 123 verzichtet werden:

- Das Arbeitsfahrzeug hat eine zusätzliche Sicherheitsausstattung gemäß Teil A, Abschnitt 7.1.
- Es handelt sich um bewegliche oder kurzzeitig stationäre Arbeitsstellen (z. B. Mähen, Verkehrszeichen reinigen).
- Die vorhandenen Sichtweiten sind überwiegend größer als 50 m.

(3) Es können auch Absicherungsmöglichkeiten aus den Regelplänen B I/1 bis B I/3, B I/5, B I/10 und B I/11 abgeleitet werden.

(4) Im Übrigen wird zur Anwendung der Regelpläne auf den Teil A, Abschnitt 1.5 verwiesen.

#### **3.2 Arbeitsstellen im Bereich der Fahrbahn**

(1) Bei Arbeitsstellen von kürzerer Dauer im Bereich der Fahrbahn reichen bei Tageslicht Leitkegel mit einer Höhe von mindestens 50 cm zur Sicherung aus. Für die Querabspernungen sollten mindestens drei Stück im Abstand von höchstens 1 m angeordnet werden. Der Längsabstand der Leitkegel untereinander sollte höchstens 9 m betragen.

(2) Die Länge einer Engstelle bei Regelung des Verkehrs gemäß § 6 soll auch bei ausreichender Sicht 50 m nicht überschreiten.

(3) Zur Sicherung von Arbeitsstellen von kürzerer Dauer können auch fahrbare Absperrtafeln oder Arbeitsfahrzeuge eingesetzt werden, die gemäß Teil A Abschnitt 7.1 Absatz 7 mit zusätzlichen Warneinrichtungen ausgestattet sind. Eine fahrbare Absperrtafel oder ein Sicherungsfahrzeug soll aus einer Entfernung von etwa 50 m gut zu

erkennen sein. Nur wenn das nicht der Fall ist, darf die Arbeitsstelle zusätzlich durch Zeichen 123 angekündigt werden. Nur in besonderen Ausnahmefällen ist die Anordnung eines Warnpostens gemäß Teil A, Abschnitt 6 zulässig. Auf Straßen mit zulässiger Höchstgeschwindigkeit von weniger als 50 km/h sind fahrbare Absperrtafeln in der Regel entbehrlich.

### **3.3 Arbeitsstellen im Bereich von Geh- und Radwegen**

Arbeitsstellen von kürzerer Dauer im Geh- und Radwegbereich, von denen Unfallgefahren für die Verkehrsteilnehmer ausgehen können (z. B. Absturzkanten), sind mit Absperrschrankengittern zu sichern. Im Übrigen vgl. Teil A, Abschnitt 3.4.4 Absatz 1.

### **3.4 Arbeiten im Bereich von Schienenbahnen mit straßenbündigem Gleiskörper**

(1) Bei Arbeitsstellen von kürzerer Dauer im Bereich von Schienenbahnen reicht es in der Regel aus, den im Gleisbereich liegenden Fahrstreifen durch Leitkegel (vgl. Teil A, Abschnitt 3.4.4 Absatz 2 Satz 2) zu sperren.

(2) Für die Querabspernungen sollten mindestens drei Leitkegel (Zeichen 610-43) im Querabstand von 1 m angeordnet werden. Auf den Leitkegeln sollten zur besseren Auffälligkeit Warnleuchten (gelbes Blinklicht, Teil A, Abschnitt 3.4.4 Absatz 3) angeordnet sein.

(3) Für die Längsabspernungen genügen Leitkegel mit einer Höhe von mindestens 50 cm. Der Abstand der Leitkegel untereinander sollte maximal 6 m betragen.

## Teil C: Landstraßen

	Seite
<b>1 Allgemeines</b> .....	39
<b>2 Arbeitsstellen von längerer Dauer (ALD)</b> .....	39
<b>2.1 Aufstellentfernungen von Verkehrszeichen</b> .....	39
<b>2.2 Verkehrsführung</b> .....	39
2.2.1 Allgemeines .....	39
2.2.2 Fahrstreifenbreiten .....	39
2.2.3 Absperrungen .....	40
2.2.4 Markierungen .....	40
<b>2.3 Verkehrsregelung</b> .....	40
2.3.1 Regelpläne .....	40
2.3.2 Höchstgeschwindigkeiten .....	40
2.3.3 Vorrangregelung in Engstellen .....	40
<b>3 Arbeitsstellen von kürzerer Dauer (AkD)</b> .....	41

# Teil C: Landstraßen

## 1 Allgemeines

(1) Landstraßen im Sinne dieser Richtlinien sind alle einbahnigen Straßen mit Gegenverkehr und mehrbahnigen Straßen mit höhengleichen Kreuzungen außerhalb von geschlossenen Ortschaften, auch wenn sie mit Zeichen 330.1 als Autobahn oder mit Zeichen 331.1 als Kraftfahrstraße gekennzeichnet sind.

(2) Grundsätzlich gelten alle Regelungen und Festlegungen des Teiles A dieser Richtlinien. Auf die besonderen Verhältnisse des Verkehrs auf Landstraßen abgestimmte, ergänzende Regelungen und Festlegungen sind in diesem Teil der Richtlinien zusammengestellt. Insbesondere bei zulässiger Höchstgeschwindigkeit bis 50 km/h können zweckmäßige Regelungen aus Teil B (Innerörtliche Straßen), bei mehrbahnigen Straßen Regelungen aus Teil D übernommen werden.

## 2 Arbeitsstellen von längerer Dauer (AID)

### 2.1 Aufstellentfernungen von Verkehrszeichen

(1) Die Arbeitsstelle wird in der Regel in 400 m Entfernung mit Zeichen 123 angekündigt. Danach folgen im Abstand von jeweils 100 m die notwendigen Gefahr-, Vorschrift- und Richtzeichen. Sollte die Arbeitsstelle zu häufigen Staus führen, so sollte in größerer Entfernung zusätzlich mit Zeichen 123 und Zusatzzeichen 1004-30 oder -31 auf die Arbeitsstelle hingewiesen werden.

(2) Die Entfernungsangaben beziehen sich auf den Beginn einer Einengung bzw. Verschwenkung der Fahrstreifen (Bezugspunkt).

### 2.2 Verkehrsführung

#### 2.2.1 Allgemeines

(1) Im Bereich von Arbeitsstellen ist grundsätzlich die vorhandene Fahrstreifenanzahl zu erhalten. Dabei ist

eine Verkehrsführung anzustreben, die noch einen Begegnungsverkehr möglich macht.

(2) Verbleibt nur 1 Fahrstreifen, so ist entsprechend der örtlichen Situation und Verkehrsstärke zu prüfen, ob der Verkehr im Wechselbetrieb (siehe Abschnitt 2.3.3) oder über Umleitungen (siehe Teil A, Abschnitt 11.1) abgewickelt werden kann.

(3) Bei hohen Verkehrsstärken und fehlenden Umleitungsmöglichkeiten ist die Einrichtung einer provisorischen Umfahrung der Arbeitsstelle im Begegnungsverkehr anzustreben.

(4) Der Führung des Fuß- und Radverkehrs ist besondere Sorgfalt zu widmen. Fußverkehr ist nicht auf der Fahrbahn zu führen oder zum Überqueren der Fahrbahn aufzufordern. Gehwege sind weiterzuführen und gemäß Teil B zu sichern. Erforderlichenfalls sollte beim Baulastträger angeregt werden, die Begehbarkeit des Banketts (unbefestigter Seitenstreifen) zu verbessern.

(5) Geh- und Radwege sollen nach Möglichkeit in voller Breite fortgeführt werden, gegebenenfalls über Notwege. Auch bei beengten Verhältnissen sollte eine Breite von 2,00 m angestrebt werden (Rn. 16 bis 20 VwV-StVO zu § 2 zu Absatz 4 Satz 2).

#### 2.2.2 Fahrstreifenbreiten

(1) Im Regelfall ist eine Fahrstreifenbreite von mindestens 3,00 m einzuhalten. Damit ist gegebenenfalls durch Markierung von Behelfsfahrstreifen bei einer Restfahrbahnbreite von 6,00 m noch Begegnungsverkehr möglich. Teil A, Abschnitt 1.1 Absatz 10 ist besonders zu beachten.

(2) Grundsätzlich ist zu prüfen, ob der Seitenraum standfest auszubilden ist.

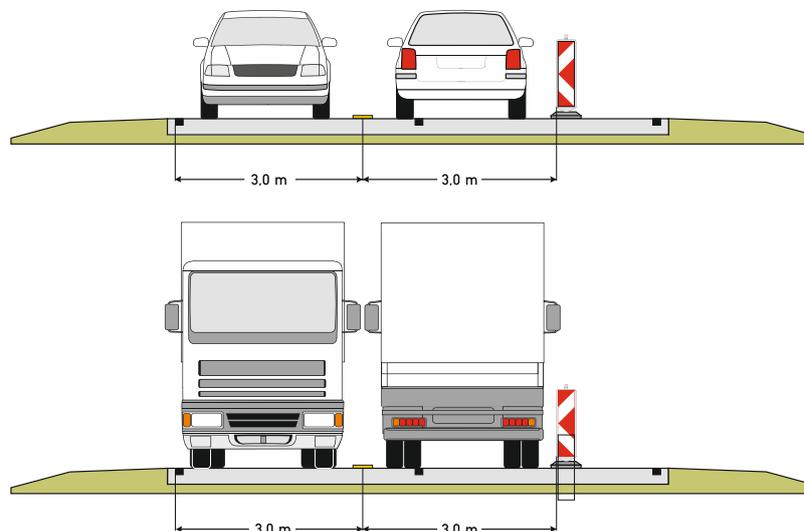


Bild C-1: Beispiel eines Querschnittes für Verkehrsraumbreite 6,00 m

(3) Sind im Bereich von Behelfsverkehrsführungen Fahrbahnbegrenzungslinien vorhanden, ist deren Breite in die Breite des angrenzenden Behelfsfahrestreifens einzurechnen, auch wenn die Fahrbahnbegrenzungslinie als weiße dauerhafte Markierung ausgeführt ist.

### 2.2.3 Absperrungen

(1) In der Regel wird die Arbeitsstelle in Quer- und Längsrichtung durch Leitbaken (Zeichen 605) abgesichert.

(2) In Längsrichtung werden die Leitbaken in einem Abstand von maximal 12 m aufgestellt.

(3) In Querrichtung erfolgt die Absperrung spitzwinklig, und zwar am Beginn der Arbeitsstelle in der Regel mit einer Neigung der Absperrung gegenüber der Fahrbahnachse (Verziehungsmaß) von 1:3. Es sollten mindestens drei Leitbaken angeordnet werden. Der Abstand quer zur Fahrbahnachse beträgt maximal 0,6 m. Bei beengten Verhältnissen und unmittelbar hinter Kreuzungen oder Einmündungen sollen Absperrschranken (Zeichen 600) angeordnet werden.

(4) Bei Verschwenkungen beträgt das Verschwenkungsmaß mindestens 1:10.

(5) Müssen mehrere Fahrstreifen in einer Fahrtrichtung gesperrt werden, so sollen getrennte spitzwinklige Querabsperrungen vorgenommen werden, wobei die Einengung von links vorgenommen werden soll. Zwischen ihnen sollten jeweils längere Übergangsstrecken liegen (versetzte Fahrstreifenreduzierung).

(6) Aufbaulicht (siehe Teil A, Abschnitt 3.4.3 Absatz 9) soll nur bei ungewöhnlich starken Verschwenkungen an unübersichtlichen Stellen eingesetzt werden.

### 2.2.4 Markierungen

(1) Vor Verkehrseinrichtungen werden auf Landstraßen grundsätzlich keine vorübergehend gültigen Fahrbahnbegrenzungen angeordnet (zu lfd. Nr. 1 bis 7 Anlage 4 zu § 43: Die Verkehrseinrichtungen lösen das Verbot des Befahrens der dahinter liegenden Straßenteile aus).

(2) Vorübergehend gültige Fahrbahnbegrenzungen sollen vor Verkehrseinrichtungen bei Insellagen der Arbeitsstellen und bei Behelfsfahrestreifenführungen über Seitenstreifen sowie bei mehr als zweistreifigen Fahrbahnen im Gegenverkehrsbereich und unübersichtlichen Verkehrsführungen angeordnet werden.

## 2.3 Verkehrsregelung

### 2.3.1 Regelpläne

(1) Wie Arbeitsstellen auf Landstraßen abgesperrt, beschildert, markiert und beleuchtet werden können, wird in den Regelplänen C I/1 bis C I/13 verdeutlicht. Im Übrigen wird zur Anwendung der Regelpläne auf Teil A, Abschnitt 1.5 verwiesen.

(2) Liegen Arbeitsstellen im Fahrbahnbereich unmittelbar neben einem Verkehrsbereich des Fuß- oder Radverkehrs, sind die Regelungen im Teil B, Abschnitt 2.4 analog anzuwenden.

### 2.3.2 Höchstgeschwindigkeiten

(1) Die zulässige Höchstgeschwindigkeit sollte in der Regel auf 50 km/h beschränkt werden.

(2) Bei besonderen Gefährdungen für Verkehrsteilnehmer kann die Höchstgeschwindigkeit ausnahmsweise weiter herabgesetzt werden. Dies ist anhand der besonderen Umstände des Einzelfalls sorgfältig zu begründen. Im Übrigen ist Rn. 1 VwV-StVO zu Zeichen 274 zu beachten.

(3) Beträgt die Breite der Behelfsfahrestreifen mindestens 3,25 m und wird die Fahrbahn nicht oder nur unwesentlich verschwenkt oder liegt zwischen den Verschwenkungen eine Strecke von mindestens einem Kilometer, kann eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 70 km/h angeordnet werden.

### 2.3.3 Vorrangregelung in Engstellen

(1) Unter Beachtung der Verhaltensvorschrift des § 6 erfolgt keine Beschilderung. Es ist deshalb anzustreben, die Engstelle so zu gestalten, dass die Wartepflicht eindeutig einer Fahrtrichtung zuzuordnen ist. Muss in Abweichung davon der anderen Richtung Vorrang gewährt werden oder ergibt sich aus der Örtlichkeit nicht eindeutig, welche Fahrtrichtung wartepflichtig ist, sind Zeichen 208 und 308 anzuordnen (Rn. 1 und 2 VwV-StVO zu Zeichen 208).

(2) Auf Fahrbahnen mit mehr als einem Fahrstreifen je Richtung und auf Straßen mit schienengebundenen Fahrzeugen darf grundsätzlich keine Verkehrsregelung durch Zeichen 208 und 308 vorgenommen werden.

(3) Wenn,

- die Verkehrsstärke in beiden Richtungen zusammen rd. 500 Kfz/h überschreitet,
- die Engstelle länger als 50 m einschließlich der Querabsperrungen ist,
- die gesamte Engstelle nicht aus beiden Fahrtrichtungen voll überschaubar ist oder
- in der wartepflichtigen Zufahrt der Engstelle nennenswerter Rückstau entstehen könnte und der Kfz-Verkehr in beiden Fahrtrichtungen aufrechterhalten werden muss,

muss eine Lichtzeichenanlage angeordnet werden.

Wenn die vorhandenen Sichtweiten einen sicheren Verkehr unter Beachtung von § 6 ermöglichen, kann ausnahmsweise auch dann von der Anordnung einer Lichtzeichenanlage abgesehen werden, wenn die Engstelle länger als 50 m ist.

### 3 Arbeitsstellen von kürzerer Dauer (AkD)

(1) Die Arbeiten an Arbeitsstellen von kürzerer Dauer erfolgen in der Regel mit geringem Absperr- und Beschilderungsaufwand (Regelpläne C II/1 bis C II AmS 3). Im Übrigen wird zur Anwendung der Regelpläne auf Teil A, Abschnitt 1.5 verwiesen.

*(2) Bewegliche Arbeitsstellen sind wegen der möglichen Änderung der Sichtweiten hinsichtlich der daraus resultierenden, unterschiedlichen Anforderungen an die Absicherung problematisch. Den unterschiedlichen Sichtweiten muss durch geeignete Abstände zwischen Arbeitsstelle und Absperrtafel/Vorwarneinrichtung Rechnung getragen werden. Gegebenenfalls ist einer kurzzeitig stationären Arbeitsstelle der Vorzug zu geben.*

(3) Bei Arbeitsstellen von kürzerer Dauer können bei Tageslicht Leitkegel (Zeichen 610-41) statt Leitbaken zur Sicherung angeordnet werden. Für die Querabspernung sollten mindestens drei Stück im Abstand von höchstens 1 m vorgesehen werden. Der Längsabstand der Leitkegel in der Längsabspernung untereinander sollte nicht mehr als 12 m betragen. Die Länge der Engstelle bei Regelung des Verkehrs gemäß § 6 soll auch bei ausreichender Sicht 50 m nicht überschreiten.

(4) Zur Sicherung von Arbeitsstellen von kürzerer Dauer wird in der Regel die fahrbare Absperrtafel (Zeichen 616-31) eingesetzt. Der Einsatz von fahrbaren Absperrtafeln ohne Zugfahrzeug ist nicht zulässig.

(5) Sind die Absperrtafeln nicht aus einer Mindestentfernung von 200 m zu erkennen, so genügt es, zusätzlich in entsprechender Entfernung einen Leitkegel (Zeichen 610-42) mit Blinklicht in blitzender Ausführung als Vorwarneinrichtung oder Zeichen 123 anzuordnen. Nur in besonderen Ausnahmefällen kann ein Warnposten angeordnet werden.

*(6) Zur Warnung vor Arbeitsstellen von kürzerer Dauer können auch Arbeitsfahrzeuge eingesetzt werden, die gemäß Teil A, Abschnitt 7.1 mit zusätzlichen Warneinrichtungen ausgestattet sind. Im Übrigen gelten dieselben Anforderungen wie für eine fahrbare Absperrtafel (z. B. rechtzeitige Erkennbarkeit).*

(7) Stationäre Arbeitsstellen sind durch Zeichen 123 anzukündigen, wenn keine fahrbare Absperrtafel angeordnet wird. Bei beweglichen Arbeitsstellen kann das Zeichen 123 mit Zusatzzeichen 1001-30 oder -31 angeordnet

werden. Die Entfernung zur Arbeitsstelle darf in diesem Falle höchstens 1.000 m betragen. Münden in diesem Bereich Straßen ein, muss der einbiegende Verkehr ebenfalls gewarnt oder das Zeichen 123 entsprechend versetzt werden.

(8) Bei der Durchführung von Unterhaltungsarbeiten kann im Rahmen der Inanspruchnahme von Sonderrechten gemäß § 35 Absatz 6 unter folgenden Voraussetzungen auf Zeichen 123 verzichtet werden:

- Das Arbeitsfahrzeug hat eine zusätzliche Sicherheitsausstattung gemäß Teil A, Abschnitt 7.1.
- Es handelt sich um bewegliche oder kurzzeitig stationäre Arbeitsstellen (z. B. Mähen, Leitpfosten reinigen).
- Die vorhandenen Sichtweiten sind überwiegend größer als 200 m.

(9) Wenn bei der Durchführung von Arbeiten von kürzerer Dauer die Sicherheit oder eine leistungsfähige Verkehrsabwicklung nicht ausreichend gewährleistet ist, muss die Arbeitsstelle wie eine Arbeitsstelle von längerer Dauer beschildert und abgesperrt werden. Für die Längsabspernung können in diesen Fällen auch Leitkegel (Zeichen 610) eingesetzt werden.

(10) Die Absicherung von örtlich fortschreitenden Arbeitsstellen in der Fahrbahnmitte oder am Fahrbahnrand kann entsprechend den Regelplänen C II AmS 1, C II AmS 2 oder C II AmS 3 erfolgen. Hierbei werden die Arbeiten unter Inanspruchnahme der Sonderrechte nach § 35 Absatz 6 durchgeführt. Arbeitsfahrzeuge und hierbei eingesetzte Personen befinden sich dementsprechend im Verkehrsraum. Die Absperrungen in Fahrbahnmitte (C II AmS 1 oder C II AmS 2) oder am Fahrbahnrand (C II AmS 3) dienen dem Schutz des Verkehrs vor Gefahren, die von infolge der durchgeführten Arbeiten vorübergehend nicht benutzbaren Straßenteilen ausgehen. Gemäß Teil A, Abschnitt 1.1 Absatz 3 können weitere Maßnahmen erforderlich werden. Nutzt das Arbeitsfahrzeug die linke Fahrbahnhälfte, ist dem ankommenden Verkehr durch Zeichen 267 die Einfahrt in den Arbeitsstellenbereich zu verbieten, da diesem Verkehr ein Wechsel zurück auf die eigene Fahrbahnhälfte nach Vorbeifahren am Arbeitsfahrzeug nicht möglich wäre. An geeigneten Stellen haben die zur Durchführung der Arbeiten eingesetzten Fahrzeuge und Personen die Fahrbahn zu verlassen, um dem Verkehr die Weiterfahrt zu ermöglichen. Die Wartezeit für den Verkehr soll in beiden Richtungen nicht mehr als 10 Minuten betragen.

## Teil D: Autobahnen

	Seite
<b>1 Allgemeines</b> .....	43
<b>2 Arbeitsstellen von längerer Dauer (ALD)</b> .....	43
<b>2.1 Aufstellentfernungen von Verkehrszeichen</b> .....	43
<b>2.2 Verkehrsführung</b> .....	43
2.2.1 Allgemeines .....	43
2.2.2 Zahl der Fahrstreifen .....	43
2.2.3 Breite von Behelfsfahrstreifen .....	44
2.2.4 Sperrung von Fahrbahnteilen .....	46
2.2.5 Längsabspernung .....	46
2.2.6 Fahrtrichtungs- und Anschlussstellensperrungen .....	46
2.2.7 Ein- und Ausfädelungstreifen im Bereich von Behelfsverkehrsführungen .....	47
2.2.8 Einrichtung von Nothaltebuchten .....	47
2.2.9 Wechselverkehrsführung .....	47
<b>2.3 Verkehrsregelung</b> .....	47
2.3.1 Regelpläne .....	47
2.3.2 Höchstgeschwindigkeiten .....	51
2.3.3 Nebenanlagen und Nebenbetriebe .....	51
<b>2.4 Arbeitsstellen unter besonderen Bedingungen</b> .....	51
<b>3 Arbeitsstellen von kürzerer Dauer (AKD)</b> .....	51

# Teil D: Autobahnen

## 1 Allgemeines

(1) Unter Autobahnen im Sinne dieser Richtlinien werden alle nachfolgend aufgeführten Straßenarten verstanden, soweit sie mindestens 2 Fahrstreifen je Richtung haben:

- a) Autobahnen (Zeichen 330.1),
- b) Kraftfahrstraßen (Zeichen 331.1), sofern sie frei von höhengleichen Kreuzungen und mit besonderen Anschlussstellen für Zu- und Ausfahrten ausgestattet sind.
- c) Autobahnähnliche Straßen, sofern sie frei von höhengleichen Kreuzungen und mit besonderen Anschlussstellen für Zu- und Ausfahrten ausgestattet sind.

(2) Grundsätzlich gelten alle Regelungen und Festlegungen des Teiles A dieser Richtlinien. Auf die besonderen Verhältnisse des Verkehrs auf Autobahnen abgestimmte, ergänzende Regelungen und Festlegungen sind im vorliegenden Teil D zusammengestellt.

(3) Die zulässige Höchstgeschwindigkeit sollte, falls Absperrungen im Bereich der Fahrbahn erfolgen, nicht mehr als 120 km/h betragen.

## 2 Arbeitsstellen von längerer Dauer (AID)

### 2.1 Aufstellentfernungen von Verkehrszeichen

(1) Die Arbeitsstelle wird in der Regel in 2 km und 800 m Entfernung mit Zeichen 123 und Zusatzzeichen 1004-30/31 angekündigt. Ab 800 m folgen im Regelfall im 100-m-Abstand die notwendigen Gefahr-, Vorschrift- und Richtzeichen. Bei Beschränkungen der Höchstgeschwindigkeit soll wegen der besonderen Verkehrslage die Absenkung stufenweise um je 20 km/h und in einem jeweiligen Mindestabstand von 200 m erfolgen (vgl. Rn. 6 VwV-StVO zu § 41 zu Zeichen 274). Aufgrund der vorgelegerten Anordnung von Gefahrzeichen beträgt die erste Geschwindigkeitsbeschränkung in der Regel 100 km/h.

(2) Sind vor einer Arbeitsstelle häufiger Staus zu erwarten, so ist zu prüfen, ob und durch welche Maßnahme (Verkehrszeichen, mobile Stauwarnanlage etc.) mit dem Ziel der Gefahrenreduzierung auf die bevorstehende Arbeitsstelle hingewiesen werden kann. Soweit eine datenbasierte Abschätzung der regelmäßig auftretenden Staulängen nicht möglich ist, wird ein Abstand von 4 km und gegebenenfalls 6 km vor der Arbeitsstelle empfohlen.

(3) Die Entfernungsangaben beziehen sich auf den Beginn einer Verengung bzw. Verschwenkung der Fahrstreifen (Bezugspunkt).

(4) Wegen der besonderen Anforderungen einer Arbeitsstelle auf der Autobahn ist hinsichtlich der beidseitigen Aufstellung von Verkehrszeichen Teil A, Abschnitt 2.2

Absatz 1 zu beachten. Gemäß Rn. 2 VwV-StVO zu § 42 zu den Zeichen 501 bis 546 sind Verkehrslenkungstafeln im Zulaufbereich beidseitig der Fahrbahn aufzustellen.

### 2.2 Verkehrsführung

#### 2.2.1 Allgemeines

(1) Der Verkehr kann im Bereich von Arbeitsstellen unter Ausnutzung der befestigten Straßenbreite, auch nach Verbreiterung durch Ansetzen eines entsprechenden Streifens oder auf Behelfsfahrbahnen abgewickelt werden.

(2) Zur Entschärfung der Konfliktsituation im Bereich von Verschwenkungen und Überleitungen soll die Fahrstreifenverengung 600 m vor dem Anfang der Verschwenkung oder Überleitung beginnen. Der Abstand von Leitbaken in Verschwenkungen und Überleitungen beträgt 9 m.

(3) Werden der Hauptfahrstreifen und mindestens ein weiterer Fahrstreifen auf die Gegenfahrbahn übergeleitet, sollen die Fahrstreifenbegrenzungen zwischen dem Hauptfahrstreifen und dem ersten Überholfahrstreifen voneinander abgesetzt werden („Linse“). Die Konstruktion dieser Markierung erfolgt nach den ZTV-SA.

(4) Bei Rückleitungen ist eine räumliche Trennung des Rückleitungs- und des Verengungsbereiches auf der mitbeanspruchten Gegenfahrbahn vorzusehen.

(5) Werden mehrere Behelfsfahrstreifen in gleicher Fahrtrichtung im Bereich einer Arbeitsstelle mit einer Länge unter 500 m geführt, empfiehlt sich zwischen den Fahrstreifen eine Fahrstreifenbegrenzung (Zeichen 295) über die gesamte Länge der arbeitsstellenbedingten Verkehrsführung.

(6) Eine Arbeitsstelle darf erst 100 m hinter dem Ende einer Verschwenkung oder Überleitung von Behelfsfahrstreifen eingerichtet werden (Freiraum; keine Baustelleneinrichtungen oder Geräte usw.).

*(7) Zur Verminderung der Unfallfolgen infolge des Abkommens von Fahrzeugen sollten temporäre Schutzeinrichtungen dort vorgesehen werden, wo dies aufgrund der zur Verfügung stehenden Breite des Gesamtquerschnittes möglich ist und das zusätzliche Gefahrenpotenzial für Auf- und Abbau in einem angemessenen Verhältnis zur Dauer der Verkehrsführung steht.*

#### 2.2.2 Zahl der Fahrstreifen

(1) Im Bereich von Arbeitsstellen ist grundsätzlich die vorhandene Fahrstreifenanzahl zu erhalten.

(2) Die Anzahl der Fahrstreifen kann im Bereich der Arbeitsstelle ausnahmsweise verringert werden, wenn durch geeignete Bewertungsverfahren nachgewiesen wurde, dass vor der Arbeitsstelle keine nennenswerten

Staus zu erwarten sind. Im Rahmen einer überschlägigen Betrachtung kann dies in der Regel als gegeben angenommen werden, wenn bei zwei Fahrstreifen je Richtung die zu erwartenden Verkehrsspitzen im gewählten Zeitfenster weniger als 1.500 Kfz/h je Richtungsfahrbahn oder bei drei Fahrstreifen weniger als 3.000 Kfz/h je Richtung betragen. Die genannten Zahlenangaben gelten unter der Voraussetzung eines durchschnittlichen Schwerverkehrsanteiles und einer geringen Längsneigung.

(3) Muss die Fahrstreifenanzahl reduziert werden, so hat die Straßenbaubehörde in Zusammenarbeit mit der Straßenverkehrsbehörde sowie der Polizei zu untersuchen, wie ein Verkehrsstau vermieden werden kann, wie z. B.:

- a) Verlagerung der Arbeiten in verkehrsschwache Zeiten,
- b) Ausnutzung aller Möglichkeiten zur Bauzeitverkürzung,
- c) vorsorgliche Umleitungsempfehlungen über den Verkehrsfunk,
- d) Sicherstellung der Eignung der vorhandenen Bedarfs-umleitungsstrecken (z. B. Freihalten von Arbeitsstellen, Vorfahrtregelungen oder Programme an Lichtzeichenanlagen; siehe Teil A, Abschnitt 11.2).
- e) Einsatz einer Wechselverkehrsführung: Weist das Verkehrsaufkommen deutlich richtungsbezogene Verkehrsspitzen (z. B. Morgen- bzw. Abendspitze) auf, so kann der Verkehr auf dem zusätzlich benötigten Fahrstreifen im Wechselrichtungsbetrieb (vgl. Abschnitt 2.2.9) geführt werden (z. B. Morgen- bzw. Abendspitze). Es empfiehlt sich, im Vorfeld eine verkehrstechnische Bewertung vorzunehmen.

Zur Vermeidung von arbeitsstellenbedingten Verkehrsstauungen können auch Hinweise auf Staugefahren gegeben oder Stauwarnanlagen angeordnet werden. Die Stauhinweise sind möglichst mit Entfernungangaben so aufzustellen, dass die Verkehrsteilnehmer rechtzeitig auf andere Straßen ausweichen können, die gegebenenfalls als Umleitungen zu beschildern sind.

### 2.2.3 Breite von Behelfsfahrstreifen

(1) Wegen der besonderen Verkehrsverhältnisse werden Fahrbahnbegrenzungen mit einem Abstand von 0,25 m zur verkehrsseitigen Kante von Verkehrseinrichtungen (z. B. Leitbaken) bzw. Fahrzeug-Rückhaltesystemen angeordnet (Bild D-1). Ausnahmefälle sind nur anzuordnen, wenn aus räumlichen Verhältnissen andere Lösungen nicht realisiert werden können.

Wenn vor einem Fahrzeug-Rückhaltesystem eine Fahrbahnbegrenzung auf der Straßenoberfläche angeordnet werden soll und aufgrund der Bauweise des Fahrzeug-Rückhaltesystems (z. B. „geschlossene“ Systeme) mit verstärkter Verschmutzung der Markierung zu rechnen ist, sind geeignete Maßnahmen zur Vermeidung von Verschmutzung zu ergreifen. Dies kann z. B. durch einen ausreichenden Abstand zwischen Fahrzeug-Rückhaltesystem und Markierung erfolgen (z. B. 0,25 m).

(2) Sind im Bereich von Behelfsverkehrsführungen Fahrbahnbegrenzungslinien vorhanden, ist deren Breite in die Breite des angrenzenden Behelfsfahrstreifens einzurechnen, auch wenn die Fahrbahnbegrenzungslinie als weiße dauerhafte Markierung ausgeführt ist.

(3) Durch einen entsprechenden vorherigen Fahrbahn-anbau bzw. eine Verbreiterung sollten geringe Behelfsfahrstreifenbreiten vermieden werden.

(4) Wird bei Arbeitsstellen, die nicht länger als eine Woche andauern und in denen die Fahrstreifen nicht in ihrer Lage verschoben werden (vgl. Regelpläne D I/1 und D I/3), unter Abwägung der Aufwände und Gefahren auf die Anordnung der Fahrbahnbegrenzung (Zeichen 295) verzichtet, ist die Fahrstreifenbreite ab der dem Verkehr zugewandten Kante der Leitbake zu messen. Die Mindestbreite von Hauptfahrstreifen beträgt dann 3,50 m, die Mindestbreite von Überholfahrstreifen 2,85 m.

(5) Bei Fahrstreifen ohne Breitenbeschränkung sollen die Fahrstreifen bereits vor dem Beginn der Verschwenkung oder Überleitung durch Gelbmarkierung und Leitbaken

**Tabelle D-1: Mindestbreite von Behelfsfahrstreifen in Abhängigkeit von der Länge der Arbeitsstelle**

	Länge der Arbeitsstelle in km		
	bis zu 6	mehr als 6 bis zu 9	mehr als 9
Erster Fahrstreifen (Hauptfahrstreifen)	3,25 m <sup>1)</sup>		
Erster Fahrstreifen (Hauptfahrstreifen) mit temporärer Schutzeinrichtung unmittelbar rechts davon und mit Überholfahrstreifen unmittelbar links davon	3,50 m		
Einzelne [übergeleitete] Fahrstreifen	3,25 m		
Weitere Fahrstreifen einer Fahrtrichtung	2,60 m <sup>2)3)</sup>	3,00 m	3,25 m

<sup>1)</sup> In Arbeitsstellen von kürzerer Dauer innerhalb von Arbeitsstellen von längerer Dauer darf die Fahrstreifenbreite vorübergehend durch Leitkegel oder kleine Leitbaken auf einer Länge von höchstens 100 m auf nicht weniger als 3,0 m eingeengt werden. Auch bei Arbeitsstellenlängen unter 9 km soll der erste Überholfahrstreifen mit einer Breite von 3,25 m angeordnet werden.

<sup>2)</sup> Ausnahme gemäß Abschnitt 2.2.3 Absatz 9

<sup>3)</sup> Die Anordnung mehrerer Fahrstreifen mit dieser Breite nebeneinander sollte vermieden werden.

	Begrenzung 1	Begrenzung 2
<p><b>Beispielkombination 1:</b></p> <p><u>Begrenzung 1</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• bestehendes FRS und vorübergehend gültige Markierung auf der Fahrbahn</li> <li>• * bei Überholfahrstreifen vorübergehend gültige Markierung auf der Fahrbahn unmittelbar neben dem FRS zulässig</li> </ul> <p><u>Begrenzung 2</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• TSE mit Reflektoren</li> </ul>		
<p><b>Beispielkombination 2:</b></p> <p><u>Begrenzung 1</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• TSE mit Reflektoren (beidseitig)</li> </ul> <p><u>Begrenzung 2</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Leitbake und vorübergehend gültige Markierung auf der Fahrbahn</li> </ul>		
<p><b>Beispielkombination 3:</b></p> <p><u>Begrenzung 1</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• TSE mit vorübergehend gültiger Markierung im Fußbereich (beidseitig)</li> </ul> <p><u>Begrenzung 2</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• TSE und vorübergehend gültige Markierung auf der Fahrbahn</li> </ul>		
<p><b>Beispielkombination 4:</b></p> <p><u>Begrenzung 1</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• TSE mit vorübergehend gültiger Markierung im Fußbereich (beidseitig)</li> </ul> <p><u>Begrenzung 2</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• TSE mit vorübergehend gültiger Markierung im Fußbereich (einseitig)</li> </ul>		

Bild D-1: Varianten der Abgrenzung von Behelfsfahrstreifen am linken und rechten Fahrbahnrand

auf die nach der Verschwenkung oder Überleitung vorhandene Fahrstreifenbreite eingeengt werden. Bei Überholfahrstreifen, für die eine Beschränkung der zulässigen Fahrzeugbreite angeordnet ist, soll die Fahrstreifenbreite vor der Verschwenkung oder Überleitung mindestens 2,75 m betragen.

(6) Die Mindestmaße von Behelfsfahrstreifen enthält die Tabelle D-1.

(7) Die zulässige Fahrzeugbreite soll auf Überholfahrstreifen beschränkt werden (Zeichen 264), wenn die Breite dieser Fahrstreifen weniger als 3,25 m beträgt. Die Fahrzeugbreite soll auf das Maß beschränkt werden, das sich aus der Fahrstreifenbreite abzüglich 0,50 m, abgerundet auf volle 0,10 m ergibt. Für einzelne übergeleitete Überholfahrstreifen wird empfohlen, die zulässige Fahrzeugbreite auf nicht mehr als 2,20 m zu beschränken. Die zugelassene Fahrzeugbreite einzelner Fahrstreifen darf nicht größer sein als die für die Fahrstreifen rechts davon. Die für die einzelnen Fahrstreifen angeordneten Breitenbeschränkungen sollen über die gesamte Länge der Behelfsverkehrsführung aufrechterhalten werden.

(8) Mögliche Verkehrsführungen für Arbeitsstellen ohne Überleitung sind in den Regelplänen D I zu finden, mit Überleitung in den Regelplänen D II.

(9) Reicht die Fahrbahnfläche zur Einrichtung einer Verkehrsführung mit Mindestfahrstreifenbreiten und Aufstellung einer temporären Schutzeinrichtung nicht aus, können die Mindestmaße in begründeten Ausnahmefällen, wenn es aufgrund der örtlichen oder verkehrlichen Verhältnisse erforderlich und verhältnismäßig ist, an kurzen Abschnitten (z. B. kurze Engstelle) reduziert werden. Die Realisierung dieser Behelfsfahrstreifenbreiten kommt nur infrage, wenn alle anderen Alternativen (z. B. temporäre Verbreiterung der Fahrbahn, Wahl einer Verkehrsführung mit Überleitung) nicht realisiert werden können. Hierbei muss sorgfältig abgewogen werden, welche Fahrstreifenbreite verringert wird; dabei darf die Breite des rechten Fahrstreifens 3,0 m und die der Überholfahrstreifen 2,6 m nicht unterschreiten. Außerdem sollen beide Fahrstreifen nicht gleichzeitig auf 3,0 m bzw. 2,6 m reduziert werden.

(10) Bei Verkehrsführungen mit drei und mehr Fahrstreifen in einer Richtung und sehr hohen Schwerverkehrsanteilen ist zu prüfen, ob die beiden rechten Fahrstreifen mit einer Breite von 3,25 m und 3,5 m geführt werden können und auf die Anordnung eines Überholverbotes verzichtet werden kann.

(11) In Bereichen mit ausgeprägten richtungsbezogenen Verkehrsspitzen sollte geprüft werden, ob bei einer ungeraden Anzahl möglicher Behelfsfahrstreifen der mittlere Fahrstreifen in Wechselrichtungsbetrieb betrieben werden kann. Die Fahrstreifenzuteilung erfolgt vor und hinter den Überleitungsbereichen in der Regel mit Vorwarntafeln mit lichttechnischem Informationsteil und fahrbaren Absperrtafeln.

## 2.2.4 Sperrung von Fahrbahnteilen

(1) Eine Sperrung von Fahrbahnteilen ist als spitzwinklige Querabsperzung mit Leitbaken auszuführen. Die Neigung der Absperrung gegenüber der Fahrbahnachse (Verziehungsmaß) beträgt in der Regel etwa 1:20. Der Abstand der Leitbaken untereinander darf höchstens 9 m, der Abstand quer zur Fahrbahnachse sollte etwa 0,50 m betragen.

(2) Müssen mehrere Fahrstreifen in einer Fahrtrichtung gesperrt werden, so sollen getrennte spitzwinklige Querabsperzungen vorgenommen werden, wobei die Einengung von links vorgenommen werden soll. Zwischen ihnen können jeweils längere Übergangsstrecken liegen (versetzte Fahrstreifenreduzierung).

## 2.2.5 Längsabsperzung

(1) Für Längsabsperzungen zwischen Verkehrs- und Arbeitsbereich werden in der Regel Leitbaken eingesetzt. Der Abstand der Leitbaken untereinander beträgt in der Regel 18 m. Liegen besondere Verhältnisse vor oder sind besondere Sichtbehinderungen (z. B. vor starkfrequentierten Ausfahrten, dichter Nebel) zu befürchten, können geringere Abstände erforderlich werden.

(2) Zur besseren Erkennbarkeit von Ausfahrten ist die rechte Leitbakenreihe durch Leitschwellen zu unterbrechen, beginnend etwa 100 m vor dem Anfang der Ausfahrrampe. Bei einer provisorischen Führung der Ausfahrrampe über den Mittelstreifen ist mindestens der rechte Rand der Ausfahrt entsprechend zu kennzeichnen.

(3) Um in Anschlussstellen das Einfahren zu erleichtern, ist die Leitbakenreihe am rechten Rand der Hauptfahrbahn etwa 100 m vor der Zuführung der Einfädelungstreifen durch Leitschwellen mit Leitbaken der Größe 50 cm × 12,5 cm zu ersetzen. Damit ist eine bessere Orientierung des einfahrenden Verkehrs auf den bevorrechtigten Verkehr der Hauptfahrbahn möglich.

(4) Bei langen Absperrungen mit gestreckter Linienführung können außerhalb von Arbeitsbereichen im Regelfall auch Abstände zwischen den Leitbaken von bis zu 54 m ausreichend sein. Gegebenenfalls können neben den Arbeitsbereichen vorübergehend zusätzlich Leitkegel (Zeichen 610-42) zwischen den Leitbaken, in Nachtbaustellen auch kleine Leitbaken gemäß den „Technischen Lieferbedingungen für Leit- und Warnbaken“ (TL-Leitbaken) (50 cm × 12,5 cm, Zeichen 605) angeordnet werden.

(5) Ebenso können Leitelemente nach Teil A, Abschnitt 5, oder temporäre Schutzeinrichtungen aufgestellt werden.

## 2.2.6 Fahrtrichtungs- und Anschlussstellensperrungen

(1) Die vollständige Sperrung einer Fahrtrichtung bedingt das Ausleiten des Verkehrs an einer Anschlussstelle. Die Sperrung selbst erfolgt durch eine spitzwinklige Querabsperzung.

(2) Bei Sperrung von Anschlussstellen ist die wegweisende Beschilderung bzw. sind die Zielangaben der Ausfahrt gemäß Teil A, Abschnitt 11.2 Absatz 5, auszukreuzen (Bilder 22 und 23). Die Aufstellung der zusätzlichen Zeichen nach RUB erfolgt in der Regel nur rechts. Bei starkem Verkehr, insbesondere bei starkem Lkw-Verkehr, kann auch eine zusätzliche Aufstellung links erforderlich sein. Wichtige Zielangaben sollen auch in der Wegweisung der Anschlussstelle, an der ausgefahren werden soll, ergänzt werden.

(3) Die vollständige Sperrung einer Fahrtrichtung und die Sperrung von Anschlussstellen sollte mindestens zwei Wochen vorher auf der Autobahn und an geeigneter Stelle im nachgeordneten Straßennetz angekündigt werden.

### **2.2.7 Ein- und Ausfädelungstreifen im Bereich von Behelfsverkehrsführungen**

(1) Bei Ein- und Ausfahrten im Bereich von Verkehrsführungen mit Behelfsfahrtstreifen sind grundsätzlich Ein- und Ausfädelungstreifen vorzusehen, gegebenenfalls mit reduzierter Länge (mindestens 100 m bei Einfädelungstreifen bzw. 70 m bei Ausfädelungstreifen). Der Einsatz von Leitschwellen erfolgt gemäß den Absätzen 2.2.5 (2) und (3). Das Ende des Einfädelungstreifens ist mit Leitbaken zu kennzeichnen (Verziehungsmaß 1:3; Leitbakenabstand 3 Meter; Warnleuchten auf jeder Leitbake).

(2) Kann der Einfädelungstreifen nicht in einer Länge von mindestens 100 m hergestellt werden, ist eine Sperrung der Einfahrt zu erwägen.

(3) Ist die Sperrung ebenfalls nicht möglich, so kommt ausnahmsweise eine sogenannte stumpfe Lösung (Zeichen 206) in Betracht. Auf die Rn. 4 VwV-StVO zu Zeichen 206 und Rn. 2 VwV-StVO zu den Zeichen 205 und 206 wird hingewiesen.

### **2.2.8 Einrichtung von Nothaltebuchten**

Bei Arbeitsstellen mit einer Länge über 1 km sollten nach Möglichkeit im Abstand von 1.000 m Nothaltebuchten angeordnet werden. Mit Zeichen 328 und Entfernungsangabe (Zeichen 1004-30) sollten die Nothaltebuchten in angemessener Entfernung angekündigt werden.

### **2.2.9 Wechselverkehrsführung**

Bei Wechselverkehrsführungen wird ein Behelfsfahrtstreifen zeit- oder verkehrsabhängig wechselweise für eine der beiden Fahrtrichtungen freigegeben. Für eine sichere Führung des Verkehrs ist eine klare Gestaltung der Zulaufbereiche sowie der Übergänge einschließlich ihrer Richtungstrennung erforderlich. Hierzu sind insbesondere die unterschiedlichen Verkehrsführungszustände und die Übergänge zwischen diesen Zuständen sorgfältig zu planen.

Grundsätzlich gibt es drei Verkehrsführungszustände:

- 1) Wechselfahrtstreifen in Richtung 1 freigegeben,
- 2) Wechselfahrtstreifen für beide Richtungen gesperrt,
- 3) Wechselfahrtstreifen in Richtung 2 freigegeben.

Vor der Freigabe des Wechselfahrtstreifens für eine Fahrtrichtung muss der Wechselfahrtstreifen für die Gegenrichtung gesperrt sein; es ist sicherzustellen, dass der Verkehr aus der Gegenrichtung vollständig abgefließen ist.

Jede Phase der Wechselverkehrsführung und die Übergänge sind verkehrsrechtlich anzuordnen. In diesem Rahmen ist auch festzulegen, wie bei Anlagenstörung ein sicherer Verkehrsablauf gewährleistet wird.

Der Wechsel der Verkehrsführung sollte ferngesteuert möglich sein.

## **2.3 Verkehrsregelung**

### **2.3.1 Regelpläne**

(1) Wie Arbeitsstellen auf Autobahnen abgesperrt, beschildert, markiert und beleuchtet werden sollten, wird in Regelplänen verdeutlicht. Im Übrigen wird zur Anwendung der Regelpläne auf Teil A, Abschnitt 1.5 verwiesen.

(2) Die Kurzbezeichnung für die Art der Verkehrsführung wird durch Angabe der Zahl der Fahrstreifen im Verkehrsbereich, bezogen auf die Richtungsfahrbahnen, gebildet. Dabei erfolgt keine Unterscheidung der Fahrtrichtung, in der die Fahrstreifen auf einer Fahrbahn benutzt werden.

(3) Im Einzelnen gelten die Pläne für folgende Anwendungsfälle:

- a) Arbeitsstellen ohne Überleitung des Verkehrs auf die Gegenfahrbahn: Pläne D I/1 bis D I/7,
- b) Arbeitsstellen mit Verkehrsführungen an Anschlussstellen: Pläne D AS/1 und D AS/2.

(4) Fahrstreifentafeln (Zeichen 521, 522 u. a.) sollten mit dem Zusatzzeichen 1001-31 „↑ ... km ↑“ versehen werden. Sie sind in Abständen von 1.000 bis 2.000 m zu wiederholen (Rn. 4 VwV-StVO zu § 42 zu den Zeichen 501 bis 546).

(5) Sind die entgegengesetzten Verkehrsströme durch Schutzeinrichtungen getrennt, sind Fahrstreifentafeln nur anzuordnen, wenn sie für die Anordnung fahrestreifenbezogener Verkehrsbeschränkungen oder -verbote erforderlich sind. Die Längenangabe durch Zusatzzeichen 1001-31 „↑ ... km ↑“ sollte in diesem Fall an anderer geeigneter Stelle, vorzugsweise zusammen mit Zeichen 274, gezeigt werden. Auf die Rn. 5 VwV-StVO zu Zeichen 274, 276 und 277 wird verwiesen.

(6) Es ist möglich, z. B. zur besseren Wahrnehmbarkeit bei ungünstigen Umfeldbedingungen, einzelne Verkehrszeichen auf eine Trägertafel aufzubringen (vgl. § 39 Absatz 4 Satz 1).

(7) Bei der Festlegung der Anbringungsorte der Verkehrszeichen sind die örtlichen Gegebenheiten hinsichtlich Wahrnehmbarkeit und Sichtbarkeit der Verkehrszeichen zu berücksichtigen.

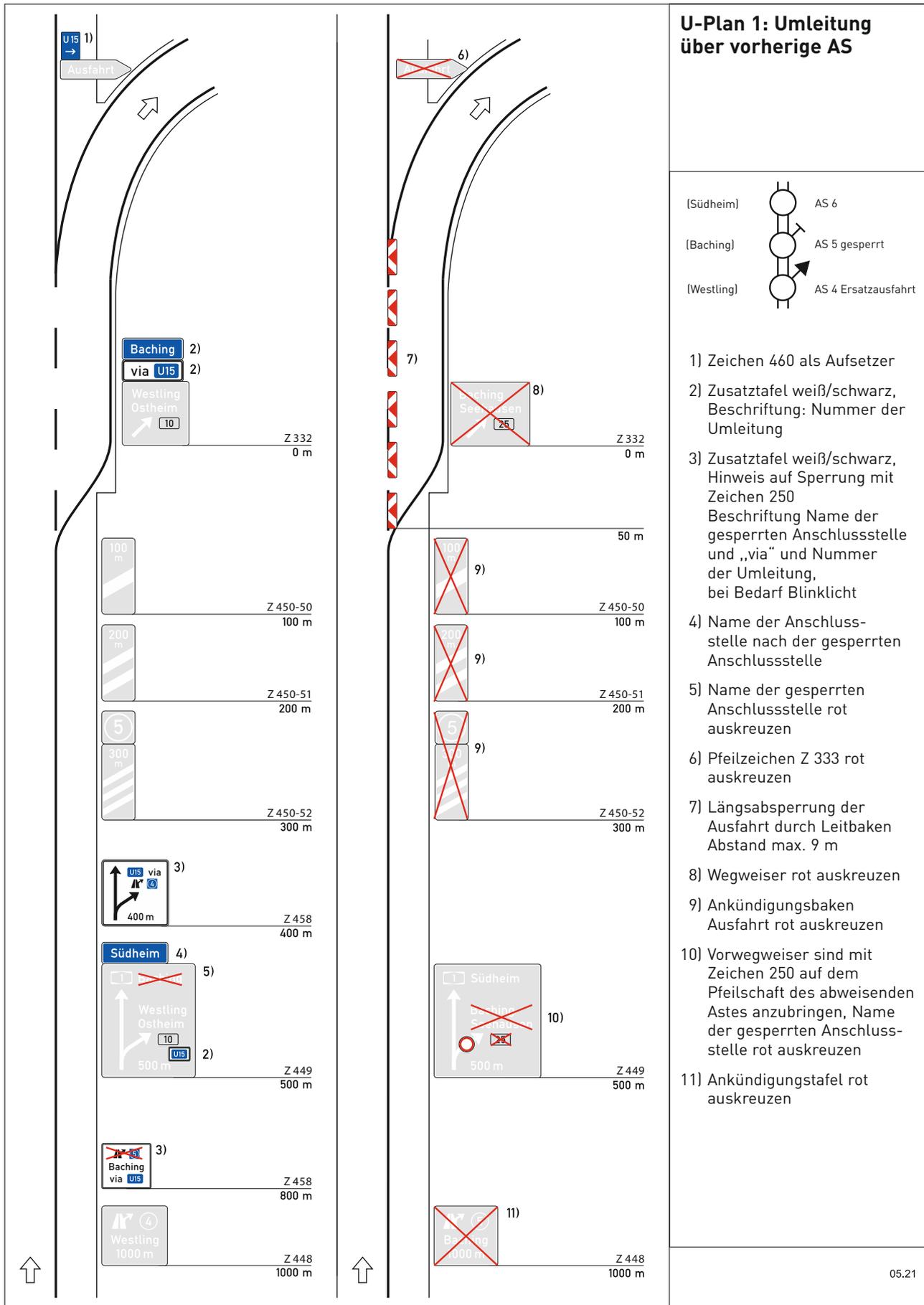


Bild D-2: Umleitungsplan 1: Umleitung über vorherige Anschlussstelle

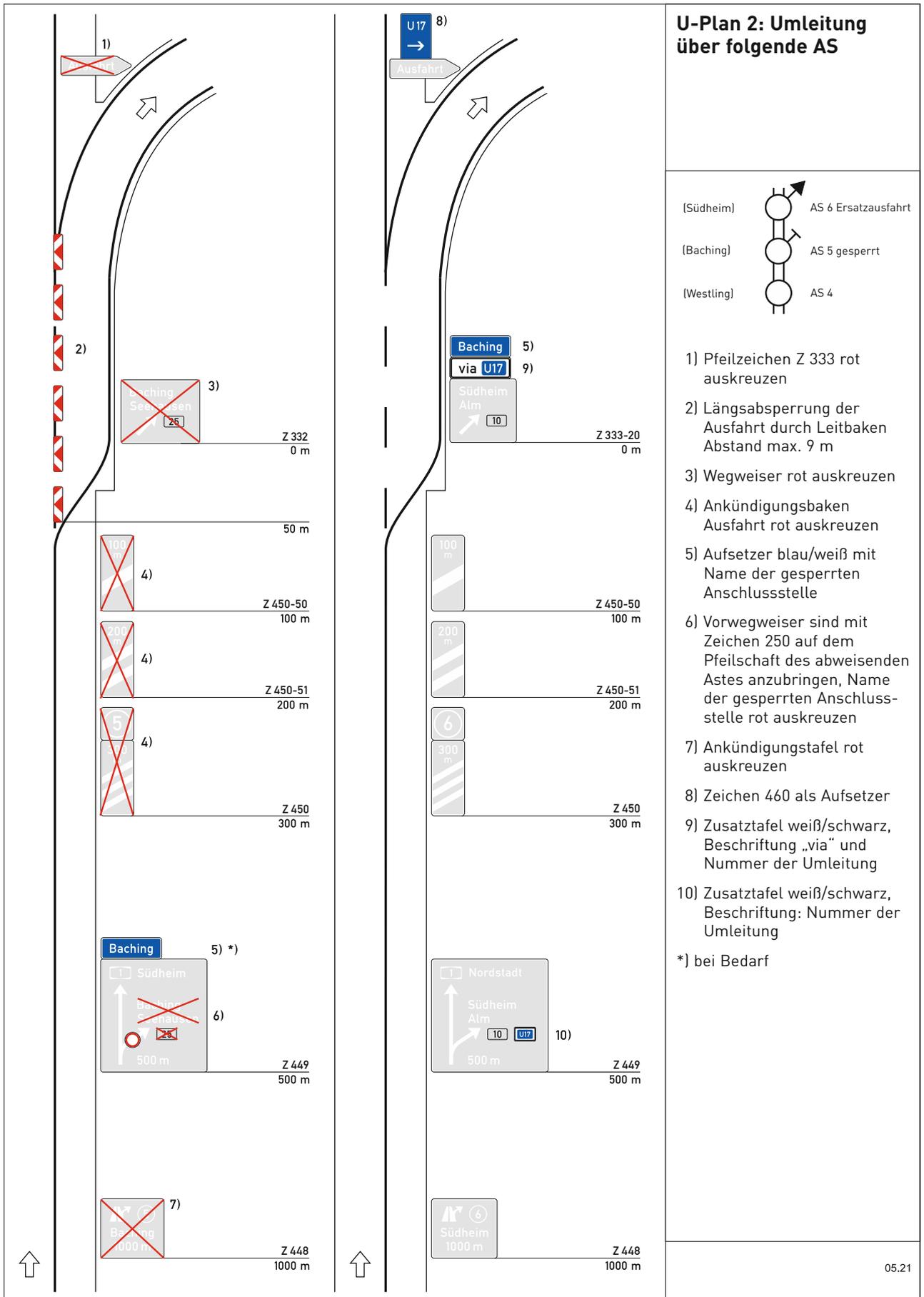


Bild D-3: Umleitungsplan 2: Umleitung über nachfolgende Anschlussstelle

# Fernbedienbare Wechselverkehrsführung

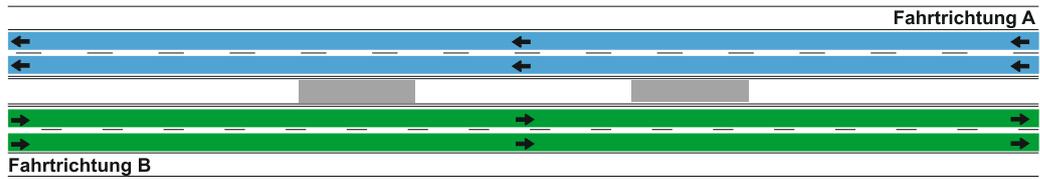


Bild 1: normale Verkehrsführung

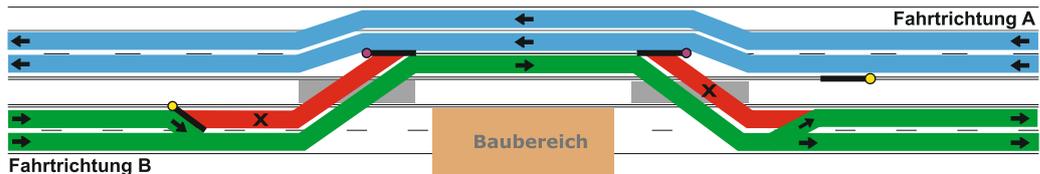


Bild 2: Wechselverkehrsführung - Phase 1



Bild 3: Wechselverkehrsführung - Zwischenphase für Richtungswechsel



Bild 4: Wechselverkehrsführung - Phase 2

Bei Bedarf kann durch die fernbedienbare Wechselverkehrsführung mehrfach täglich die Richtung der Befahrung des mittleren Fahrstreifens an das Verkehrsaufkommen angepasst werden.

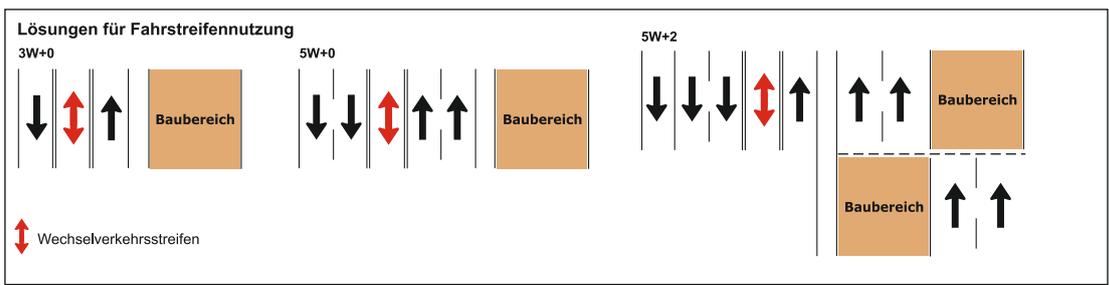
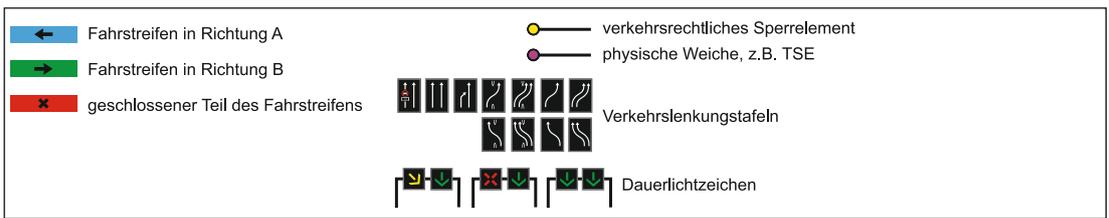


Bild D-4: Fernbedienbare Wechselverkehrsführung

### 2.3.2 Höchstgeschwindigkeiten

(1) Die zulässige Höchstgeschwindigkeit beträgt in der Regel 80 km/h. Dies gilt auch für Verschwenkungsbereiche, Einziehungsbereiche und Überleitungen auf Richtungsfahrbahnen (Mittelstreifenüberfahrten).

(2) Ob eine weitere Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit – gegebenenfalls nur für bestimmte Fahrzeugarten, eingeschränkte zeitliche Geltungsbereiche, Streckenabschnitte oder einzelne Fahrstreifen – erforderlich ist, sollte insbesondere in folgenden Fällen geprüft werden:

- a) Die Breite der Fahrstreifen, die von Lkw befahren werden dürfen, beträgt weniger als 3,25 m.
- b) Im Bereich von Ein- und Ausfahrten liegen deutlich erschwerte Bedingungen vor.
- c) Die Fahrbahndecke im Verkehrsbereich (z. B. Seitenstreifenoberfläche) ist in einem schlechten Zustand.
- d) Es existieren besondere Gefahren im Arbeitsstellenbereich, z. B. durch ungünstige Situationen an Baustellenzufahrten, Abgrabungen mit Absturzgefahr unmittelbar am Rand der Fahrbahn, oder Auffahrten auf Behelfsbrücken.
- e) Ungünstige Verhältnisse in der Überfahrt, die baulich nicht beseitigt werden können (vgl. Absatz 3). Wegen der besonderen Kippgefahr bei hoher Schwerpunktlage beladener Fahrzeuge kann dabei für den Fall größerer Querneigungswechsel eine Herabsetzung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit allein für einzelne Fahrzeugarten erwogen werden. Gegebenenfalls reicht aber auch ein entsprechendes Gefahrzeichen aus.

Insofern ist der Verhältnismäßigkeitsgrundsatz zu beachten.

*(3) Soweit bauliche Defizite für eine weitere Herabsetzung der Geschwindigkeit sprechen, sollte der Straßenbaustatsträger diese vor Beginn der eigentlichen Baumaßnahme beseitigen. Dies betrifft insbesondere die Überleitungsbereiche, z. B. Sägezahnprofil mit ausgeprägter gegenläufiger Querneigung im Mittelstreifen.*

(4) Die Absenkung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 40 km/h kommt nur in seltenen, anhand des örtlichen Einzelfalls sorgfältig zu begründenden Fällen in Betracht, weil sie auf Autobahnen zu einer erhöhten Gefahr von Auffahrunfällen führen kann (z. B. Auffahrt auf Behelfsbrücken oder Abgrabungen mit Absturzgefahr unmittelbar am Rand der Fahrbahn).

(5) Wenn die Breite der linken Behelfsfahrstreifen mindestens je 3,00 m und des rechten 3,50 m beträgt und wenn die vorgenannten Gesichtspunkte nicht entgegenstehen, ist fahrstreifenbezogen zu prüfen, ob die zulässige Höchstgeschwindigkeit auf 100 km/h festgesetzt werden kann. Auf der Seite zur Arbeitsstelle hin muss außerdem eine Abtrennung durch dauerhafte oder temporäre Schutzeinrichtungen vorhanden sein.

### 2.3.3 Nebenanlagen und Nebenbetriebe

Für die Verkehrsregelungen bei Arbeitsstellen in Nebenanlagen und Verkehrsflächen der Nebenbetriebe sollte örtlich geprüft werden, welche Regelungen der Teile B, C und D dieser Richtlinien zweckmäßig angewendet werden können.

### 2.4 Arbeitsstellen unter besonderen Bedingungen

(1) Wären die Einrichtung und der Abbau der Arbeitsstelle mit mehr Gefahren für die Sicherheit und Ordnung des Verkehrs verbunden, als es der zeitliche Umfang der erforderlichen Arbeiten rechtfertigen würde, oder ist es aus Gründen der Sicherheit und Ordnung des Verkehrs erforderlich, die Arbeiten innerhalb weniger Tage durchzuführen (z. B. über ein Wochenende, in der Regel nicht länger als 4 Tage), so kann auf Teile der ansonsten für Arbeitsstellen von längerer Dauer erforderlichen Sicherungsmaßnahmen verzichtet werden. Dies erfordert eine sorgfältige Prüfung der verkehrlichen und baubetrieblichen Voraussetzungen und eine sorgfältige Planung der vorzusehenden verkehrssichernden Maßnahmen.

(2) Soweit möglich, sind die von dieser Richtlinie für den Regelfall vorgesehenen, aber nur mit großem zeitlichen Aufwand und Verkehrseinschränkungen anzubringenden Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen, insbesondere Fahrbahnmarkierung, durch Verkehrszeichen oder Verkehrseinrichtungen zu ersetzen, welche mit geringerem zeitlichen Aufwand und Verkehrseinschränkungen anzubringen sind, z. B. Leitbaken.

### 3 Arbeitsstellen von kürzerer Dauer (AkD)

(1) Im Zulauf auf Tagesbaustellen werden in der Regel die in der Tabelle D-2 beschriebenen sichernden Maßnahmen getroffen. Für Nachtbaustellen kommt Tabelle D-3 zur Anwendung. Im Übrigen wird zur Anwendung der Regelpläne auf Teil A, Abschnitt 1.5 verwiesen.

(2) In Abhängigkeit von den örtlichen Gegebenheiten und den verkehrlichen Verhältnissen sollte geprüft werden, ob zusätzliche Geschwindigkeitsbeschränkungen – speziell im Fall von Nachtbaustellen, siehe Teil A, Abschnitt 10 Absatz 5 –, Gefahrzeichen, Warneinrichtungen oder Leitkegel (Zeichen 610-42) erforderlich sind. Die Wiederholung von Zeichen 274 im Mittelstreifen sollte zumindest dann erfolgen, wenn in Abhängigkeit von den örtlichen Verhältnissen der zu erwartende Sicherheitsgewinn größer ist als die mit der Anbringung und Entfernung verbundenen Gefahren.

(3) Anordnungen von Verkehrszeichen mittels Verkehrsbeeinflussungsanlagen sollten in die Sicherung von Arbeitsstellen einbezogen werden, soweit ihre Funktionalitäten dies zulassen und die Regelungen dieser Richtlinie damit umgesetzt werden können. Es ist erforderlichenfalls durch Dunkelschaltung sicherzustellen, dass es nicht zu widersprüchlichen Anordnungen kommt. Zur Ein-

beziehung von Streckenbeeinflussungsanlagen in Arbeitsstellen kürzerer Dauer vgl. RWVZ. Bei ausreichend dichter Abfolge der Anzeigequerschnitte können Streckenbeeinflussungsanlagen die Funktion der Vorwarnung vollständig übernehmen.

(4) Zur Sicherung von Arbeitsstellen von kürzerer Dauer sollten bei Arbeiten auf der Fahrbahn grundsätzlich fahrbare Absperrtafeln mit gelbem Blinkpfeil (Zeichen 616) eingesetzt werden, deren Abstand von der Arbeitsstelle in der Regel 100 m, mindestens jedoch 50 m betragen muss. Der Einsatz von fahrbaren Absperrtafeln ohne Zugfahrzeug ist nicht zulässig. Beim Baulastträger sollte angeregt werden, ausschließlich Zugfahrzeuge mit einer zulässigen Gesamtmasse von mindestens 7,49 t zu verwenden.

Der Standort von Zeichen 616 ist so zu wählen, dass das vollständige Verkehrszeichenbild für den herannahenden Pkw-Verkehr spätestens aus einer Entfernung von 500 m zu sehen ist. Erforderlichenfalls ist die Arbeitsstelle entgegen der Verkehrsrichtung zu verlängern.

(5) Die Sperrung mehrerer Fahrstreifen soll gestaffelt erfolgen, beginnend mit einem der beiden äußersten Fahrstreifen der betroffenen Fahrbahn. Die dabei eingesetzten fahrbaren Absperrtafeln sollen mit einem Abstand von 500 m voneinander aufgestellt werden.

(6) In Rampen von Anschlussstellen und Knotenpunkten dürfen die in Absatz 4 genannten Abstände unterschritten werden, jedoch sollen sie 20 m nicht unterschreiten.

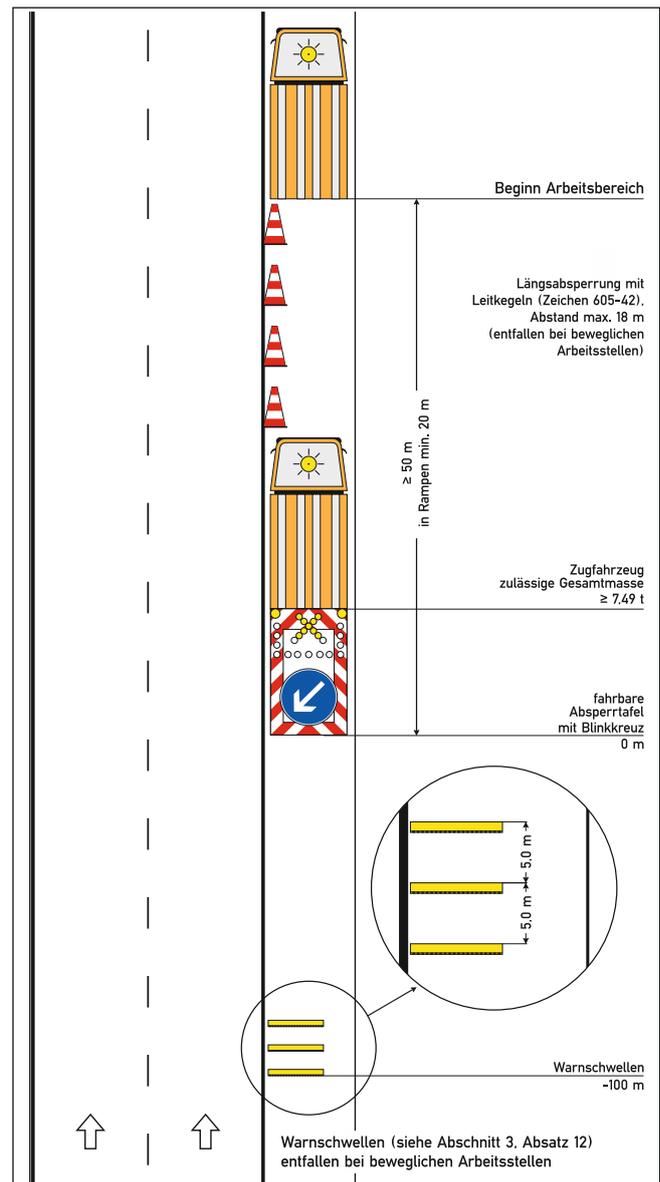
(7) Nur in Ausnahmefällen und wenn sich die Arbeitsstelle mit einer Geschwindigkeit von mehr als 5 km/h, aber weniger als 60 km/h bewegt, kann eine fahrbare Absperrtafel vom Arbeitsfahrzeug selbst gezogen oder das Arbeitsfahrzeug selbst mit einer der fahrbaren Absperrtafel (Zeichen 616) entsprechenden, besonderen Sicherheitskennzeichnung ausgestattet werden.

(8) Bei Arbeitsstellen in Bereichen, die nicht von Fahrzeugen genutzt werden dürfen (Seitenstreifen, Sperrflächen) ist die fahrbare Absperrtafel mit Blinkkreuz als verkehrstechnische Absicherung der Arbeitsstelle einzusetzen. Die Gestaltung einer Arbeitsstelle auf dem Seitenstreifen zeigt das Bild D-5.

(9) Vor dem Beginn der Arbeiten auf dem Seitenstreifen ist zu prüfen, ob sich diese auf den Verkehr auswirken und Gefahrzeichen, Verbote oder Beschränkungen erfordern. Dann sind diese Maßnahmen verkehrsrechtlich anzuordnen.

(10) Bei stationären Arbeitsstellen kürzerer Dauer sollten mindestens Leitkegel (Zeichen 610-42) als Abgrenzung zur Fahrbahn angeordnet werden. In Nachtbaustellen sollten Leitbaken (mindestens der Größe 75 cm × 18,75 cm) angeordnet werden. Beide Einrichtungen sollten im Abstand von 18 m angeordnet werden.

(11) In Ergänzung zu Zeichen 616 können Dauerlichtzeichen (§ 37 Absatz 3; Gelb blinkender, schräg nach unten gerichteter Pfeil) angeordnet werden. Nur wenn Dauer-



**Bild D-5: Verkehrstechnische Gestaltung einer Arbeitsstelle von kürzerer Dauer auf dem Seitenstreifen**

lichtzeichen nicht zur Verfügung stehen oder deren Einsatz technisch nicht möglich ist, soll in diesen Fällen der blinkende Ankündigungspfeil gemäß Teil A, Abschnitt 3.3.4 Absatz 9, eingesetzt werden. Darüber hinaus sind Vorwarnanzeiger in Einsatzbereichen zu empfehlen, in denen sonst Geschwindigkeiten von mehr als 120 km/h zugelassen sind. Bei Sperrung des linken bzw. des linken und mittleren Fahrstreifens oder bei Nachtbaustellen sollte ein zweiter Vorwarnanzeiger angeordnet werden, wenn die Sichtweite auf die Absperrtafel weniger als 500 m beträgt und Maßnahmen nach Absatz 4 aufgrund der örtlichen Verhältnisse nicht umsetzbar sind. Die Kombinationen von Absperrtafeln und Warneinrichtungen sind den Tabellen D-2 und D-3 zu entnehmen.

(12) Bei Sperrung des Seitenstreifens oder des rechten Fahrstreifens wird bei stationären Arbeitsstellen von kürzerer Dauer insbesondere zum Schutz vor Lkw-Aufprall

auf die Absperrtafel die Anordnung von Warnschwelen 100 m vor der fahrbaren Absperrtafel empfohlen. Hierbei ist der Aufwand für den Einsatz der Warnschwelen mit dem Aufwand der jeweiligen Arbeitsstelle abzuwägen. Auf den übrigen Fahrstreifen sind Warnschwelen nur anzuordnen, wenn in Abhängigkeit von den örtlichen Verhältnissen Einrichtung und Abbau verkehrssicher zu leisten sind. Bei beweglichen und ganz kurzzeitigen stationären Arbeitsstellen sollten Warnschwelen und blinkender Ankündigungspfeil nicht angeordnet werden. In allen Fällen sollten Warnschwelen nur angeordnet werden, solange nicht davon auszugehen ist, dass der angestrebte Schutzzweck in vergleichbarer oder mit geringeren Gefährdungen behafteter Weise durch andere Vorkehrungen, insbesondere durch Vernetzung von Fahrzeugen mit der Infrastruktur erreicht wird (z. B. Fahrerassistenzsysteme mit gezielter Warnung vor Arbeitsstellen).

(13) Wird für Arbeitsstellen von kürzerer Dauer der linke Fahrstreifen gesperrt, und ist die Anbringung des blinkenden Ankündigungspfeils links neben der Fahrbahn nicht möglich, oder ist die Unfallgefahr beim Anbringen größer als der angestrebte Sicherheitsgewinn, empfiehlt sich stattdessen die Aufstellung einer zweiten Absperrtafel (Zeichen 616) als zusätzliche verkehrstechnische Absicherung auf dem linken Fahrstreifen. Der Raum zwischen dieser Tafel und der Absperrtafel vor der eigentlichen Arbeitsstelle sollte zur Verhinderung wieder nach links wechselnden Fahrzeugen abgesperrt werden (z. B. mit Leitkegeln, Zeichen 610-42). Die Regelungen über den Abstand der Vorwarnanzeiger auf dem Seitenstreifen sind dann auf die in Fahrtrichtung erste Absperrtafel zu beziehen.

(14) Bei Arbeitsstellen von kürzerer Dauer auf dem rechten Fahrstreifen kann eine zusätzliche Absperrtafel auf dem linken Fahrstreifen angeordnet werden, die 150 m bis 350 m vor der Absperrtafel auf dem rechten Fahrstreifen

aufgestellt wird, um gegebenenfalls den Verkehrsablauf bei hohen Schwerverkehrsanteilen und an Steigungsstrecken zu verstetigen. Die Vorwarnung und Beschilderung erfolgt dabei nach der Systematik des Regelplans D IV/1r.

(15) Bei beweglichen Arbeitsstellen wird der Vorwarnanzeiger in der Regel auf dem Seitenstreifen mitgeführt. Auf Fahrbahnen ohne ausreichend breiten befestigten Seitenstreifen sollten die Vorwarneinrichtungen ebenfalls neben der Fahrbahn aufgestellt werden.

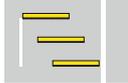
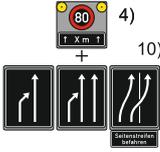
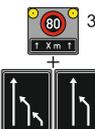
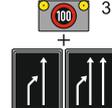
(16) Auf Richtungsfahrbahnen mit mehr als zwei Fahrstreifen darf der Verkehr an Arbeitsstellen von kürzerer Dauer nur an einer Seite vorbeigeführt werden. Ist mehr als ein Fahrstreifen zu sperren, so ist die Einziehung jedes Fahrstreifens gestaffelt vorzunehmen. Dabei ist jeder Fahrstreifen mit einer fahrbaren Absperrtafel zu sperren. Der Abstand der Absperrtafeln voneinander sollte dann 500 m betragen (siehe Regelpläne D III/3 und D III/4).

(17) Müssen Arbeiten von kürzerer Dauer im Bereich des linken oder mittleren Fahrstreifens durchgeführt werden, so sollte der Verkehr grundsätzlich zweistreifig an der Arbeitsstelle unter Benutzung des Seitenstreifens vorbeigeführt werden. Hierzu ist 800 m bis 1.200 m vor der fahrbaren Absperrtafel ein Vorwarnanzeiger mit Entfernungsangabe (Zeichen 1004-30) auf dem Seitenstreifen anzuordnen. Etwa 500 m bis 800 m vor der fahrbaren Absperrtafel ist dann Zeichen 511 anzuordnen.

(18) Fahrstreifenreduktionen dürfen in der Regel nur vorgenommen werden, wenn eine Verkehrsstärke von weniger als 1.500 Kfz/h pro verbleibendem Fahrstreifen zu erwarten ist.

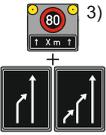
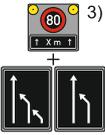
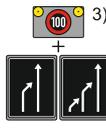
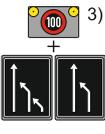
(19) Zur Trennung entgegengesetzt gerichteter Fahrstreifen in Nachtbaustellen mit Überleitung einer Fahrtrichtung auf die Gegenfahrbahn können Leitbaken mit einer Größe von 75 cm × 18,75 cm verwendet werden.

Tabelle D-2: Standortübersicht AkD bei Tage

Abstand zur ersten fahrbaren Absperrtafel in Metern	Standort der Verkehrszeichen, Verkehrseinrichtungen und Vorwarnanzeiger auf dem Mittel- bzw. Seitenstreifen bei Tageslicht ( ) = Empfehlung					
	Mittelstreifen	Fahrbahn	Seitenstreifen	Mittelstreifen	Fahrbahn	Seitenstreifen
Ende			 6) 9)			 6) 9)
500		 2)			 2)	
0		 1)	 5)		 1)	
-100					 1) 6)	
-300						 6) 7)
-800 bis -500	 6)		 4) 10)	 6)		 3)
-1000 bis -650	 6) 7) 8)					
-1200 bis -800	 6)		 3)	 6)		

- 1) Auf dem ersten zu sperrenden Fahrstreifen
- 2) Bei Sperrung eines weiteren Fahrstreifens: Zeichen 616 auf dem weiteren zu sperrenden Fahrstreifen
- 3) Vorwarnanzeiger mit Zeichen 531 in der erforderlichen Variante; abhängig von der Fahrstreifenanzahl im Zulauf und der Anzahl an Fahrstreifenreduzierungen
- 4) Vorwarnanzeiger mit Zeichen 531 in der erforderlichen Variante; abhängig von der Fahrstreifenanzahl im Zulauf, der Anzahl an Fahrstreifenreduzierungen und ob die Mitbenutzung des Seitenstreifens vorgesehen ist. Bei Mitbenutzung des Seitenstreifens Zusatzzeichen mit Erläuterungstext
- 5) Nur bei Mitbenutzung des Seitenstreifens in Verbindung mit der Wegnahme von zwei linken Fahrstreifen (D III/4). Dann wird die Längenangabe (Zeichen 1001-30) ausschließlich an diesem Standort angezeigt.
- 6) Entfällt bei beweglichen Arbeitsstellen sowie bei ganz kurzzeitigen stationären Arbeitsstellen mit erhöhtem Aufwand
- 7) Als Dauerlichtzeichen oder blinkender Ankündigungspfeil (Ankündigungspfeil rechts in Verbindung mit Zusatzzeichen 1004)
- 8) Nur bei Erkennbarkeit des Zeichen 616 aus einer Entfernung von weniger als 400 m
- 9) Anzuordnen, wenn Vorwarnanzeiger kein Zusatzzeichen 1001-30/31 (Längenangabe) enthält
- 10) Nur bei zweistreifigen Richtungsfahrbahnen

Tabelle D-3: Standortübersicht AkD in der Nacht

Abstand zur ersten fahrbaren Absperrtafel in Metern	Standort der Verkehrszeichen, Verkehrseinrichtungen und Vorwarnanzeiger auf dem Mittel- bzw. Seitenstreifen ohne Tageslicht ( ) = Empfehlung					
	Mittelstreifen	Fahrbahn	Seitenstreifen	Mittelstreifen	Fahrbahn	Seitenstreifen
Ende			 9)			 9)
1050			 8)			 8)
500		 2)			 2)	
50			 8)			 8)
0		 1)			 1)	
-100					 1) 4)	
-300						 4) 5)
-800 bis -500			 3)			 3)
-1000 bis -650	 4) 5) 6)					
-1200 bis -800			 3)			 3)
-1600 bis -1200			 1,2 km			 1,2 km

- 1) Auf dem ersten zu sperrenden Fahrstreifen
- 2) Bei Sperrung eines weiteren Fahrstreifens: Zeichen 616 auf dem weiteren zu sperrenden Fahrstreifen
- 3) Vorwarnanzeiger mit Zeichen 531 in der erforderlichen Variante; abhängig von der Fahrstreifenanzahl im Zulauf und der Anzahl an Fahrstreifenreduzierungen
- 4) Entfällt bei beweglichen Arbeitsstellen sowie bei ganz kurzzeitigen stationären Arbeitsstellen mit erhöhtem Aufwand
- 5) Als Dauerlichtzeichen oder blinkender Ankündigungspfeil (Ankündigungspfeil rechts in Verbindung mit Zusatzzeichen 1004; darf nur während der Arbeiten aktiv sein)
- 6) Nur bei Erkennbarkeit des Zeichen 616 aus einer Entfernung von weniger als 400 m
- 7) Wenn Vorwarnanzeiger kein Zusatzzeichen 1001-30131 (Längenangabe) enthält
- 8) Zeichen 274 nach dem letzten Zeichen 616; Zeichen 274 ist bei Arbeitsstellen über 2000 m Länge im Abstand von 1000 m zu wiederholen
- 9) Anzuordnen, wenn Vorwarnanzeiger kein Zusatzzeichen 1001-30/31 (Längenangabe) enthält

# Regelpläne

## Hinweise für die Nutzung der Regelpläne

Die nachfolgenden Regelpläne stellen Standardsituationen dar. Sie werden erst mit ihrer Aufnahme in die verkehrsrechtliche Anordnung verbindlich. Soweit erforderlich, sind sie an die konkrete örtliche und verkehrliche Situation der zu sichernden Arbeitsstelle anzupassen.

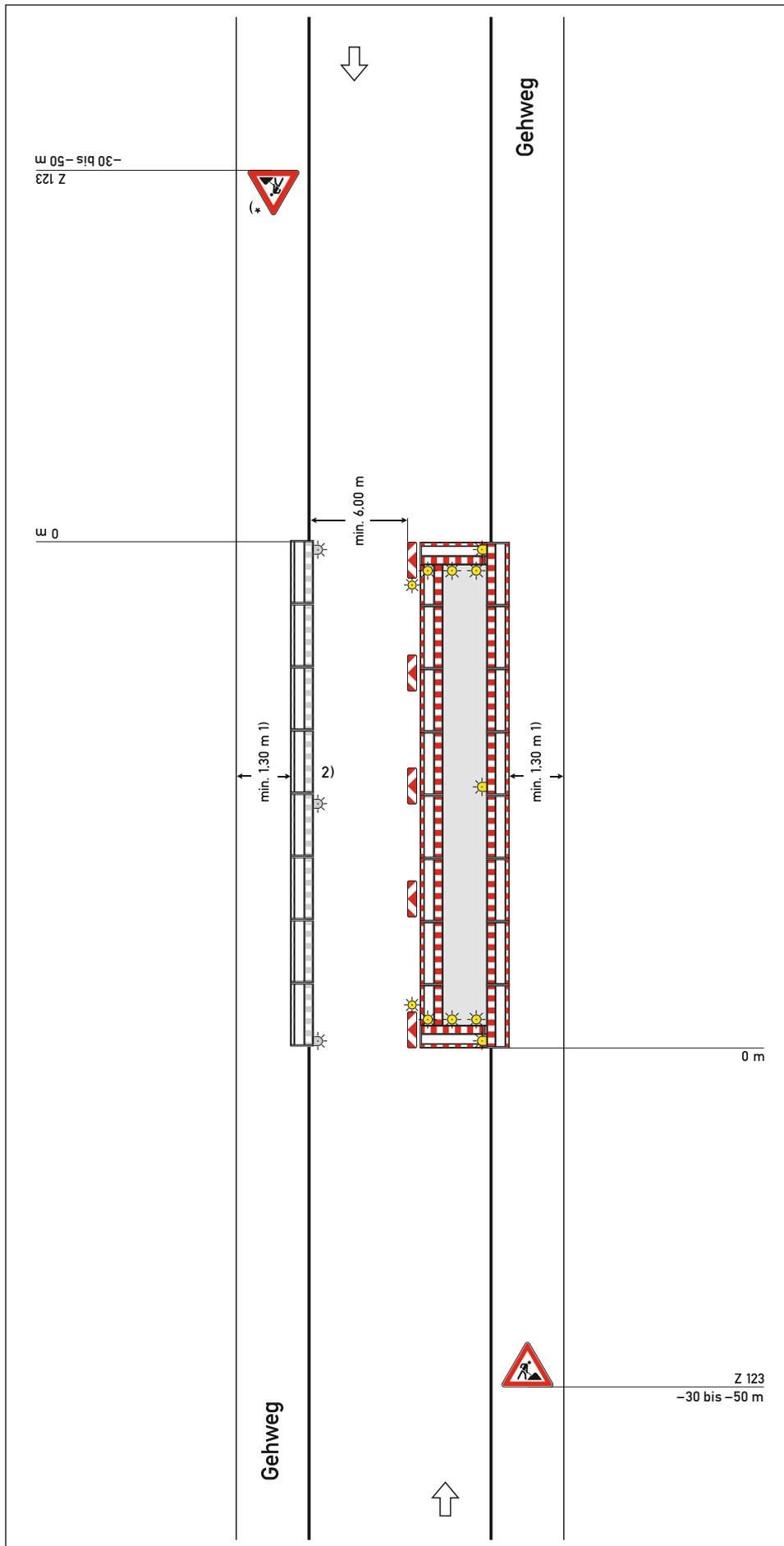
Um diese Anpassung für häufig auftretende Fälle zu vereinfachen, sehen zahlreiche Regelpläne Auswahlfelder vor, mit denen alternative oder ergänzende Maßnahmen beantragt und angeordnet werden können.

Soweit die Unternehmer bei der Erstellung des für die Beantragung der verkehrsrechtlichen Anordnung vorzulegenden Verkehrszeichenplans auf der Grundlage eines Regelplans von angebotenen Modifizierungen Gebrauch machen wollen, nutzen sie die hierfür vorgesehenen Auswahlfelder. Verbindlich werden die Maßnahmen erst mit der Bestätigung durch die Behörde im Rahmen der verkehrsrechtlichen Anordnung.

Die Aktualisierung und Weiterentwicklung der Regelpläne entbindet die anordnenden Behörden nicht von ihrer Verpflichtung, entsprechend den Vorgaben im Teil A Abschnitt 1.5 Absatz 3 stets sorgfältig zu prüfen, ob der durch den Antragsteller auf der Basis eines Regelplans eingereichte Verkehrszeichenplan der jeweiligen örtlichen und verkehrlichen Situation gerecht wird. Ist das nicht der Fall, hat der Antragsteller den Plan zu ergänzen oder zu ändern, soweit die Behörde die erforderlichen Anpassungen nicht selbst vornimmt.

## Regelpläne Teil B: Innerörtliche Straßen

		Seite
<b>B I/1</b>	Straße mit geringer Verkehrsstärke oder in geschwindigkeitsreduziertem Bereich und mit geringer Einengung	58
<b>B I/2</b>	Straße mit geringer Verkehrsstärke oder in geschwindigkeitsreduziertem Bereich und mit deutlicher Einengung (analog bei Richtungsfahrbahn oder Einbahnstraße)	59
<b>B I/3</b>	Zweistreifige Fahrbahn mit geringer Einengung (analog bei Richtungsfahrbahn oder Einbahnstraße)	60
<b>B I/4</b>	Zweistreifige Fahrbahn mit Verkehrsführung über Behelfsfahrestreifen (analog bei Richtungsfahrbahn)	61
<b>B I/5</b>	Zweistreifige Fahrbahn mit halbseitiger Sperrung – Verkehrsregelung durch Lichtzeichenanlage	63
<b>B I/6</b>	Zweistreifige Fahrbahn mit halbseitiger Sperrung Verkehrsregelung durch Lichtzeichenanlage mit Fußgängerführung	64
<b>B I/7</b>	Zweistreifige Fahrbahn mit Arbeitsstelle in Fahrbahnmitte	65
<b>B I/8</b>	Zweistreifige Fahrbahn mit beidseitiger Einengung mit geringer Verkehrsstärke Verkehrsregelung durch Verkehrszeichen	66
<b>B I/9</b>	Vierstreifige Fahrbahn mit Sperrung eines rechten Fahrstreifens bzw. dreistreifige Fahrbahn mit Sperrung im Bereich der zweistreifigen Richtung – Führung über Seitenstreifen	67
<b>B I/10</b>	Vierstreifige Fahrbahn mit Sperrung eines linken Fahrstreifens bzw. dreistreifige Fahrbahn mit Sperrung im Bereich der zweistreifigen Richtung – Führung über Seitenstreifen	68
<b>B I/11</b>	Vierstreifige Fahrbahn mit Sperrung eines rechten Fahrstreifens bzw. dreistreifige Fahrbahn mit Sperrung im Bereich der zweistreifigen Richtung	69
<b>B I/12</b>	Vierstreifige Fahrbahn mit Sperrung eines linken Fahrstreifens bzw. dreistreifige Fahrbahn mit Sperrung im Bereich der zweistreifigen Richtung	70
<b>B I/13</b>	Vierstreifige Fahrbahn mit Sperrung der Fahrstreifen einer Richtung	71
<b>B I/14</b>	Zweistreifige Fahrbahn mit halbseitiger Sperrung – Einbahnstraßenregelung	72
<b>B I/15</b>	Sperrung einer Straße	73
<b>B I/16</b>	Zweistreifige Fahrbahn mit Kreisverkehr Verkehrsregelung durch Lichtzeichenanlage mit Fußgängerquerung	74
<b>B I/17</b>	Zweistreifige Fahrbahn mit Kreisverkehr Verkehrsregelung durch Lichtzeichenanlage mit Fußgängerquerung	75
<b>B I/18</b>	Zweistreifige Fahrbahn mit halbseitiger Sperrung und Einmündung Verkehrsregelung durch Lichtzeichenanlage	76
<b>B I/19</b>	Zweistreifige Fahrbahn mit halbseitiger Sperrung und Einmündung Verkehrsregelung durch Lichtzeichenanlage mit Fußgängerquerung	77
<b>B II/1</b>	Paralleler Geh- und Radweg mit Sperrung des Radweges (bei Sperrung des Gehweges analog) geringe Einengung der Fahrbahn (bei Richtungsfahrbahn analog)	78
<b>B II/2</b>	Paralleler Geh- und Radweg mit Sperrung des Radweges (bei Sperrung des Gehweges analog) geringe Einengung der Fahrbahn (bei Richtungsfahrbahn analog)	79
<b>B II/3</b>	Nicht benutzungspflichtiger getrennter Geh- und Radweg mit Sperrung des Radweges (bei Sperrung des Gehweges analog) geringe Einengung der Fahrbahn (bei Richtungsfahrbahn analog)	80
<b>B II/4</b>	Gehwegsperrung – Notweg auf der Fahrbahn – Straße mit geringer Verkehrsstärke oder in geschwindigkeitsreduziertem Bereich und mit geringer Einengung	81
<b>B II/5</b>	Zweistreifige Fahrbahn mit halbseitiger Sperrung und teilweiser Sperrung eines Gehweges – Verkehrsregelung durch Lichtzeichenanlage	82
<b>B II/6</b>	Zweistreifige Fahrbahn mit halbseitiger Sperrung Verkehrsregelung durch Lichtzeichenanlage mit Fußgängerführung	83
<b>B II/7</b>	Sperrung des nicht benutzungspflichtigen getrennten Geh- und Radweges. Notweg über Fahrbahn – Verkehrsführung über Behelfsfahrestreifen Zweistreifige Fahrbahn mit Verschwenkung beider Fahrstreifen (bei Richtungsfahrbahnen analog)	84
<b>B II/8</b>	Sperrung des getrennten Geh- und Radweges. Notweg über Fahrbahn – Halbseitige Sperrung der Fahrbahn – Verkehrsregelung durch Verkehrszeichen (bei Richtungsfahrbahnen analog)	85
<b>B II/9</b>	Sperrung des Gehweges. Notweg über Fahrbahn geführt – Straße mit geringer Verkehrsstärke oder in geschwindigkeitsreduziertem Bereich und mit deutlicher Einengung (bei Seitenstreifen analog)	86
<b>B II/10</b>	Fußgängerschutz tunnel und Baustelleneinrichtung	87
<b>B III/1</b>	Vierstreifige Fahrbahn mit Schienenbahn Sperrung des Schienenbahnbereiches einer Fahrtrichtung	88
<b>B IV/1</b>	Arbeitsstelle von kürzerer Dauer mit Einengung eines Fahrstreifens	89
<b>B IV/2</b>	Arbeitsstelle von kürzerer Dauer auf Straßen mit $v_{zul} \leq 50$ km/h	90
<b>B IV/3</b>	Arbeitsstelle von kürzerer Dauer mit Sperrung des Schienenbahnbereiches	91
<b>B IV/4</b>	Zweistreifige Fahrbahn mit Kreisverkehr – Arbeitsstelle kürzerer Dauer (nur bei Tageslicht)	91



### Regelplan B I/1

Straße mit geringer Verkehrsstärke oder in geschwindigkeits-reduziertem Bereich und mit geringer Einengung

#### Längsabspernung zur Fahrbahn

- durch doppelseitige Leitbaken
- bei Einbahnstraßen und Richtungsfahrbahnen einseitige Leitbaken

Abstand max. 9 m  
Abspernschrankengitter am fahrbahnseitigen Baufeldrand

Teil B, Abschnitt 2.2.5 Absatz 3 ist zu beachten

#### Längsabspernung zum Gehweg

durch Abspernschrankengitter Warnleuchten gemäß RSA Teil B, Abschnitt 2.4.3 Absatz 2

#### Querabspernung

durch Abspernschrankengitter mit mindestens 3 einseitigen gelben Warnleuchten und

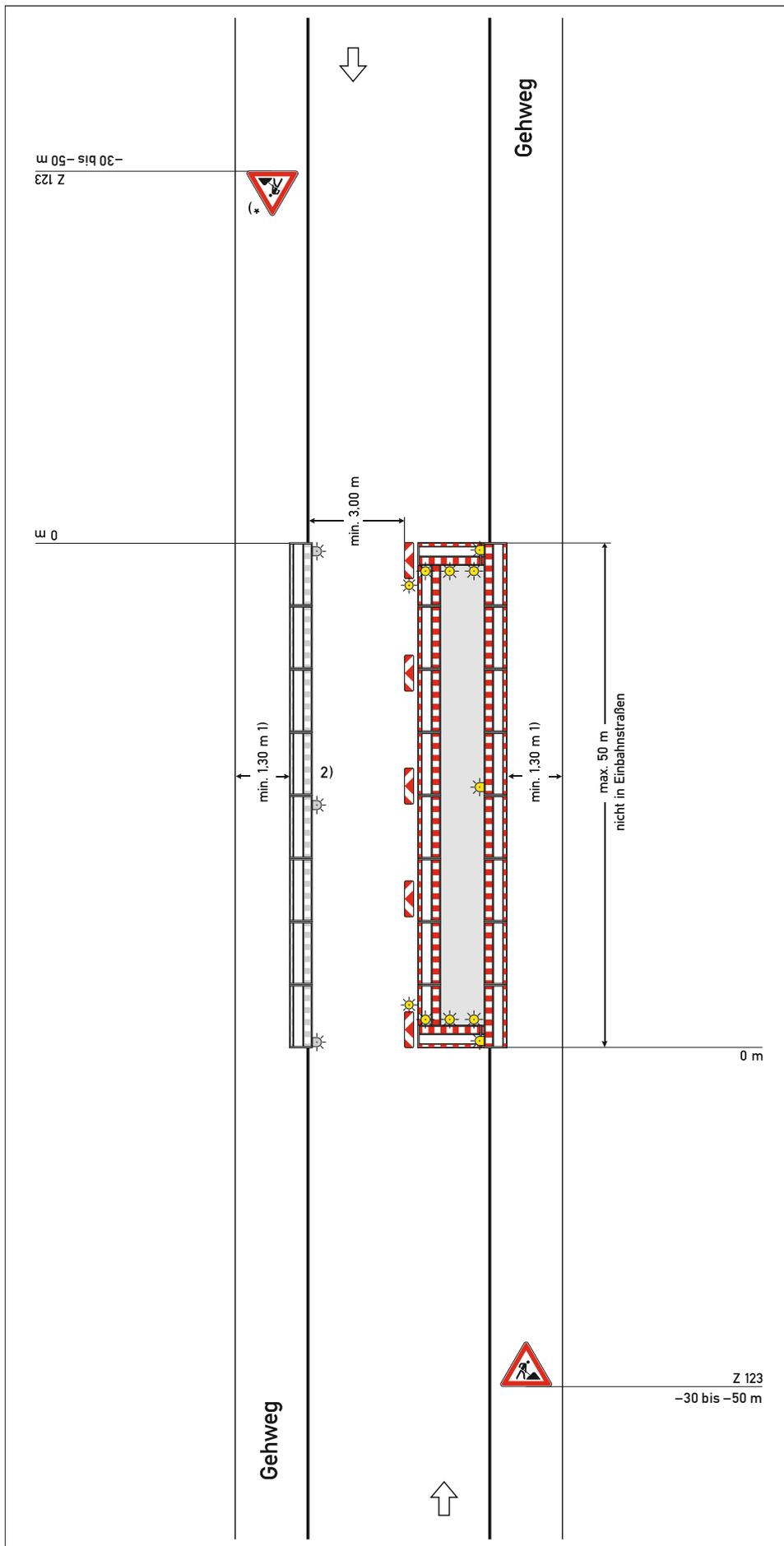
- doppelseitige Leitbake mit doppelseitiger gelber Warnleuchte
- bei Richtungsfahrbahnen oder Einbahnstraßen:  
einseitige Leitbake mit einseitiger gelber Warnleuchte

1) andere Breiten siehe Teil B, Abschnitt 2.4.2

2) [ ] Abspernschrankengitter am Gehweg gegenüber anstatt zwischen Arbeitsbereich und Fahrbahn

[ ] erforderliche Länge und Lage gemäß beigefügtem Lageplan geprüft und angeordnet

\*) Entfällt bei Einbahnstraßen und Richtungsfahrbahnen



## Regelplan B I/2

Straße mit geringer Verkehrsstärke oder in geschwindigkeitsreduziertem Bereich und mit deutlicher Einengung

(analog bei Richtungsfahrbahn oder Einbahnstraße)

### Längsabspernung zur Fahrbahn

- durch doppelseitige Leitbaken
- bei Einbahnstraßen und Richtungsfahrbahnen einseitige Leitbaken

Abstand max. 9 m

Absperrschrankengitter am fahrbahnseitigen Baufeldrand

Teil B, Abschnitt 2.2.5 Absatz 3 ist zu beachten

### Querabspernung

durch Absperrschrankengitter mit mindestens 3 einseitigen gelben Warnleuchten und

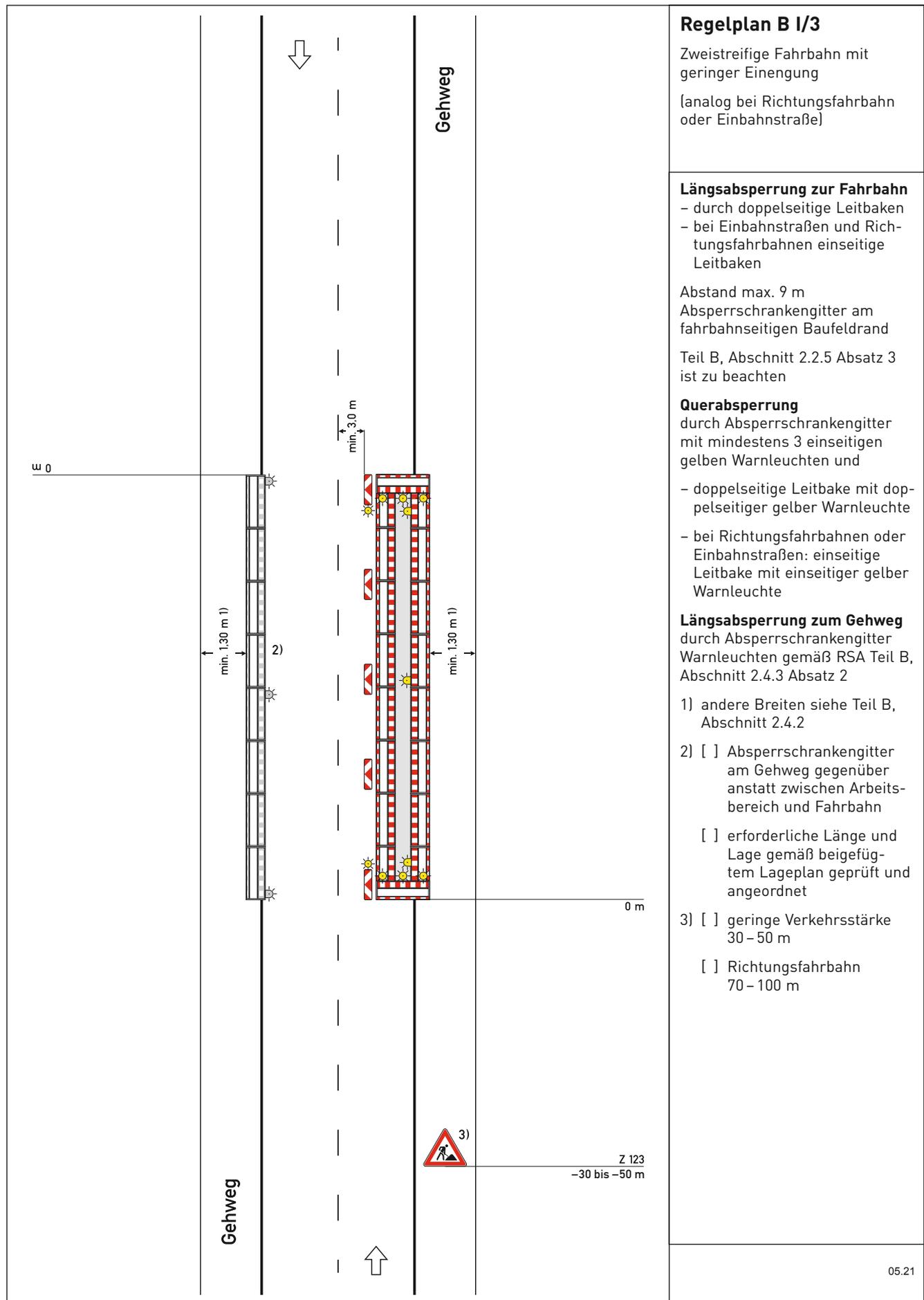
- doppelseitige Leitbake mit doppelseitiger gelber Warnleuchte
- bei Richtungsfahrbahnen oder Einbahnstraßen: einseitige Leitbake mit einseitiger gelber Warnleuchte

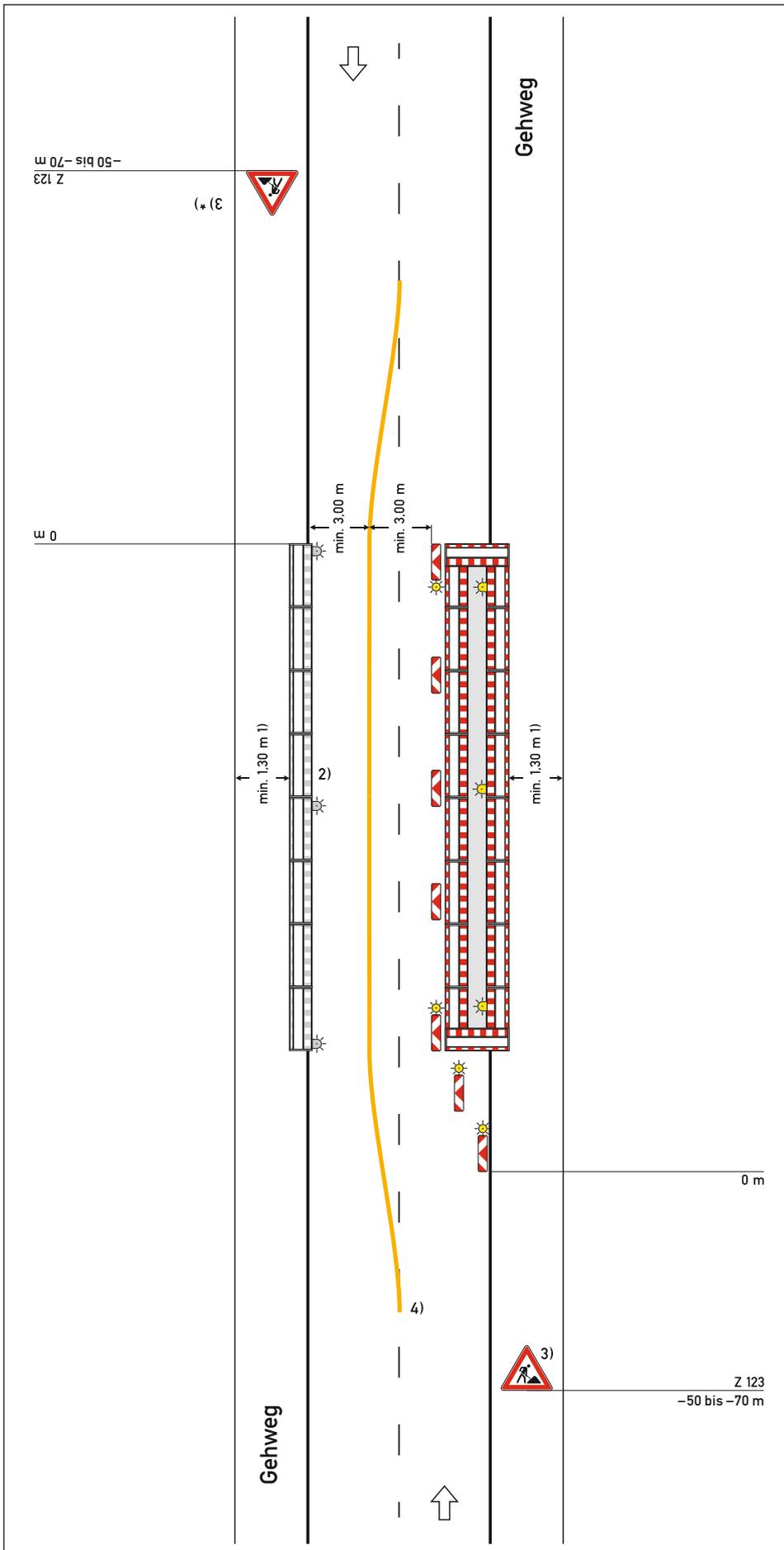
### Längsabspernung zum Gehweg

durch Absperrschrankengitter Warnleuchten gemäß RSA Teil B, Abschnitt 2.4.3 Absatz 2

- 1) andere Breiten siehe Teil B, Abschnitt 2.4.2
  - 2) [ ] Absperrschrankengitter am Gehweg gegenüber anstatt zwischen Arbeitsbereich und Fahrbahn
- [ ] erforderliche Länge und Lage gemäß beigefügtem Lageplan geprüft und angeordnet

\*] Entfällt bei Einbahnstraßen und Richtungsfahrbahnen





### Regelplan B I/4

Zweistreifige Fahrbahn  
mit Verkehrsführung über  
Behelfsfahrstreifen  
(analog bei Richtungsfahrbahn)

**Querabspernung**  
durch Absperrschrankengitter

**Fahrstreifenbegrenzung**  
[ ] gelbe Markierung  
[ ] Leitschwelle

**Längsabspernung zur Fahrbahn**  
durch einseitige Leitbaken,  
Abstand max. 9 m  
Absperrschrankengitter am  
fahrbahnseitigen Baufeldrand

**Längsabspernung zum Gehweg**  
durch Absperrschrankengitter  
Warnleuchten gemäß RSA Teil B,  
Abschnitt 2.4.3 Absatz 2

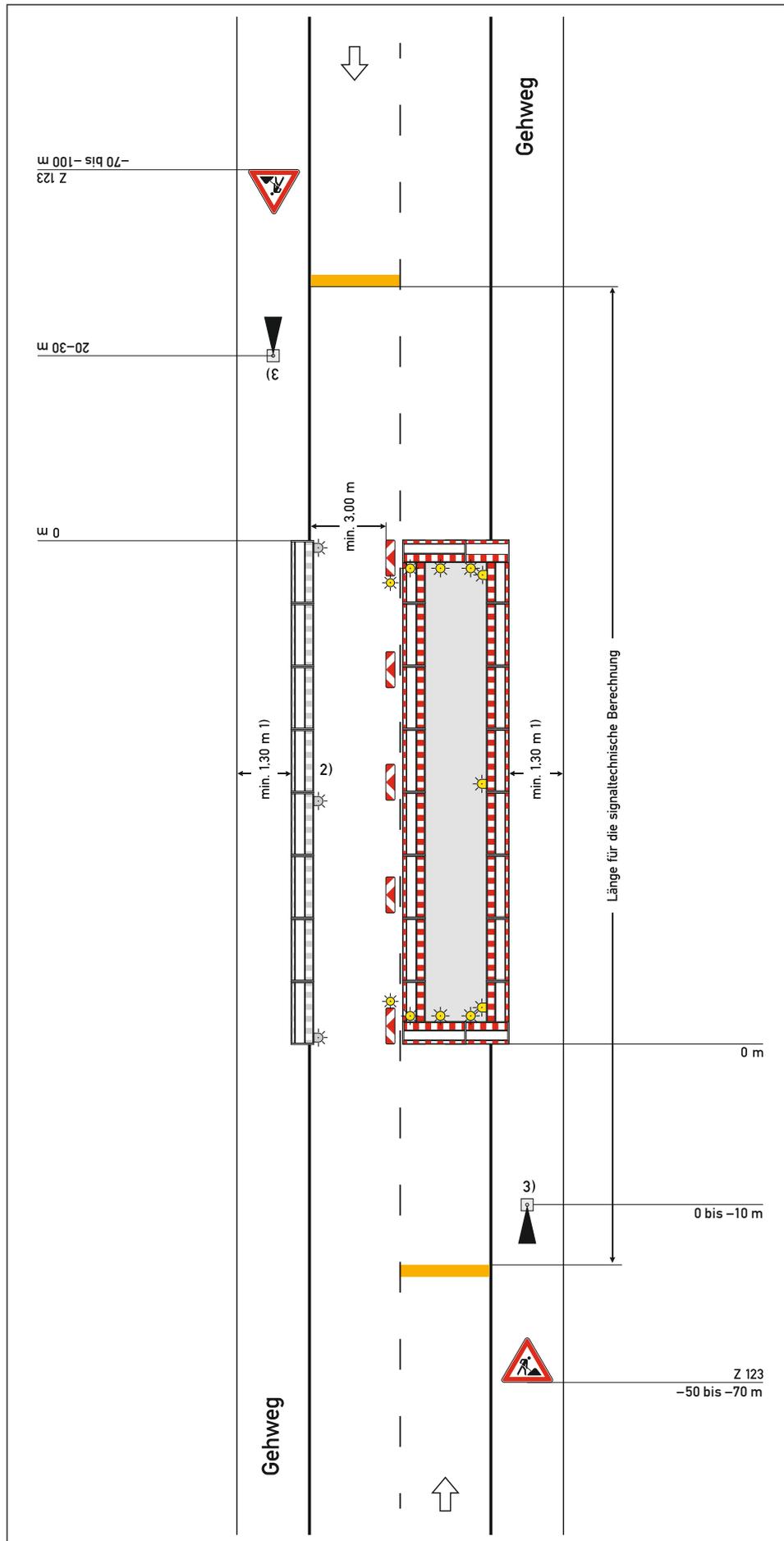
Teil B, Abschnitt 2.2.5 Absatz 3  
ist zu beachten

**Querabspernung**  
durch einseitige Leitbaken

Abstand längs 1–2 m  
quer 0,6–1 m

mit einseitiger gelber Warn-  
leuchte auf jeder Leitbake und  
Absperrschrankengitter

- 1) andere Breiten siehe Teil B,  
Abschnitt 2.4.2
  - 2) [ ] Absperrschrankengitter,  
am Gehweg gegenüber  
anstatt zwischen Arbeits-  
bereich und Fahrbahn  
[ ] erforderliche Länge und  
Lage gemäß beigefüg-  
tem Lageplan geprüft und  
angeordnet
  - 3) [ ] geringe Verkehrsstärke  
30–50 m  
[ ] Richtungsfahrbahn  
70–100 m
- \* Entfällt bei Einbahnstraßen  
und Richtungsfahrbahnen
- 4) [ ] Behelfsfahrstreifen über  
Parkstreifen oder ähnli-  
ches geführt  
[ ] erforderliche Lage gemäß  
beigefügtem Lageplan  
geprüft und angeordnet



### Regelplan B I/5

Zweistreifige Fahrbahn mit  
halbseitiger Sperrung

Verkehrsregelung durch  
Lichtzeichenanlage

#### Längsabspernung zur Fahrbahn

durch doppelseitige Leitbaken  
Abstand max. 9 m

Absperrschrankengitter am  
fahrbahnseitigen Baufeldrand

Teil B, Abschnitt 2.2.5 Absatz 3  
ist zu beachten

#### Querabspernung

durch Absperrschrankengitter  
mit mindestens 3 einseitigen  
gelben Warnleuchten und dop-  
pelseitige Leitbake mit doppel-  
seitiger gelber Warnleuchte

#### Längsabspernung zum Gehweg

durch Absperrschrankengitter  
Warnleuchten gemäß RSA Teil B,  
Abschnitt 2.4.3 Absatz 2

1) andere Breiten siehe Teil B,  
Abschnitt 2.4.2

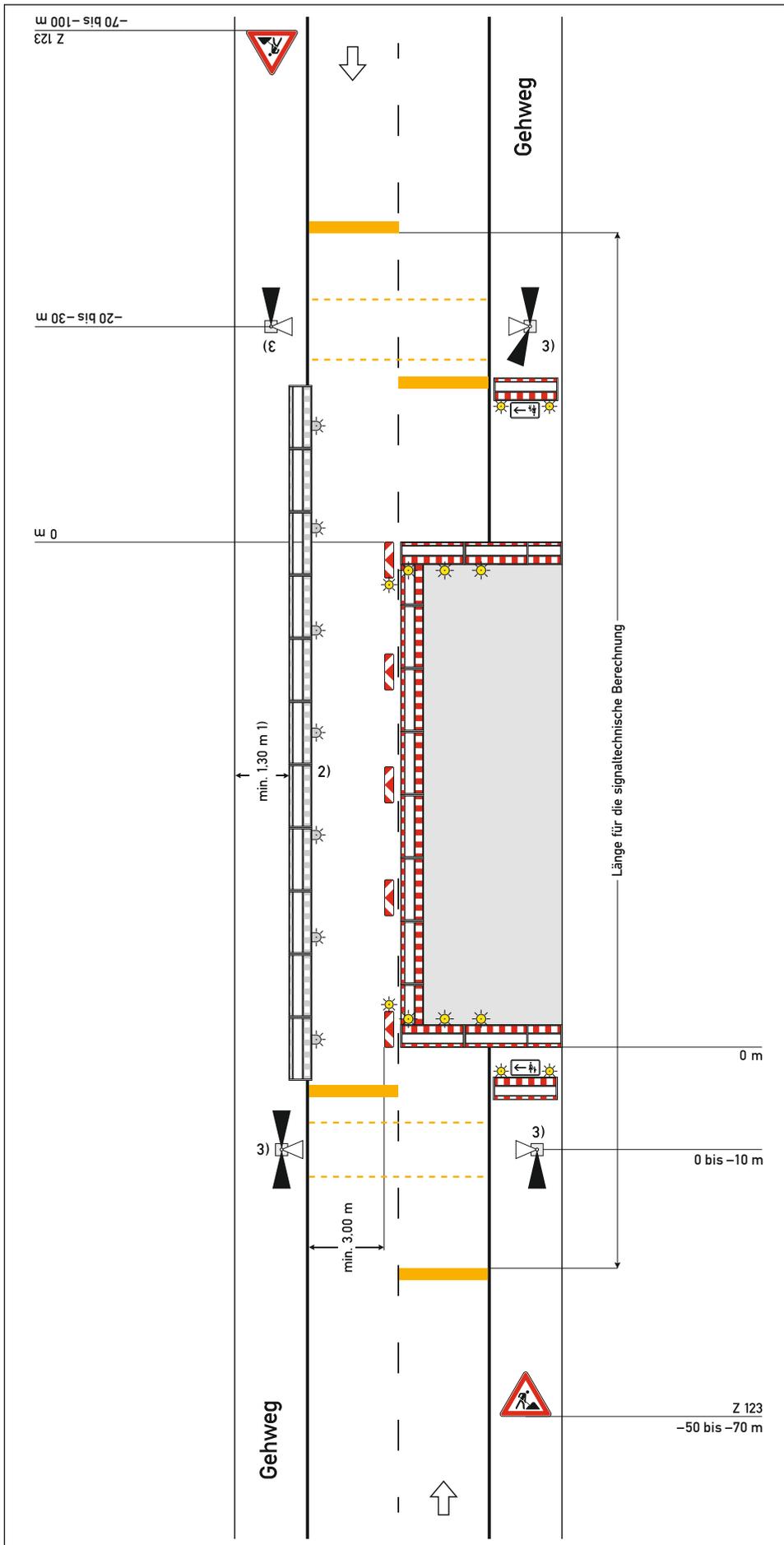
2)  Absperrschrankengitter  
am Gehweg gegenüber  
anstatt zwischen Arbeits-  
bereich und Fahrbahn

erforderliche Länge und  
Lage gemäß beigefüg-  
tem Lageplan geprüft und  
angeordnet

3)  Signalzeitenplan  
 Signallageplan  
 Phasenfolgeplan

als Anlage beigefügt und  
angeordnet

*möglichst verkehrsabhängige  
Schaltung anordnen*



## Regelplan B I/6

Zweistreifige Fahrbahn mit halbsseitiger Sperrung

Verkehrsregelung durch Lichtzeichenanlage mit Fußgängerführung

### Querabspernung auf dem Gehweg

durch Absperrschrankengitter (zur Anbringung von Zusatzzeichen 1000-12/22 siehe Teil B, Abschnitt 2.4.5)

### Querabspernung

durch Absperrschrankengitter mit mindestens 3 einseitigen gelben Warnleuchten und doppel-seitige Leitbake mit doppel-seitiger gelber Warnleuchte

### Längsabspernung zur Fahrbahn

durch doppel-seitige Leitbaken Abstand max. 9 m

Absperrschrankengitter am fahrbahnseitigen Baufeldrand

Teil B, Abschnitt 2.2.5 Absatz 3 ist zu beachten

### Längsabspernung zum Gehweg

durch Absperrschrankengitter Warnleuchten gemäß RSA Teil B, Abschnitt 2.4.3 Absatz 2

1) andere Breiten siehe Teil B, Abschnitt 2.4.2

2) [ ] Absperrschrankengitter am Gehweg gegenüber anstatt zwischen Arbeitsbereich und Fahrbahn

[ ] erforderliche Länge und Lage gemäß beigefügtem Lageplan geprüft und angeordnet

3) [ ] Signalzeitenplan,  
[ ] Signallageplan  
[ ] Phasenfolgeplan

als Anlage beigefügt und angeordnet

*möglichst verkehrabhängige Schaltung anordnen*

## Regelplan B I/7

Zweistreifige Fahrbahn mit  
Arbeitsstelle in Fahrbahnmittle

### Querabsperzung

durch einseitige Leitbaken

Abstand längs 1–2 m

quer 0,6–1 m

mit einseitiger gelber Warn-  
leuchte auf jeder Leitbake

### Längsabsperzung zur Fahrbahn

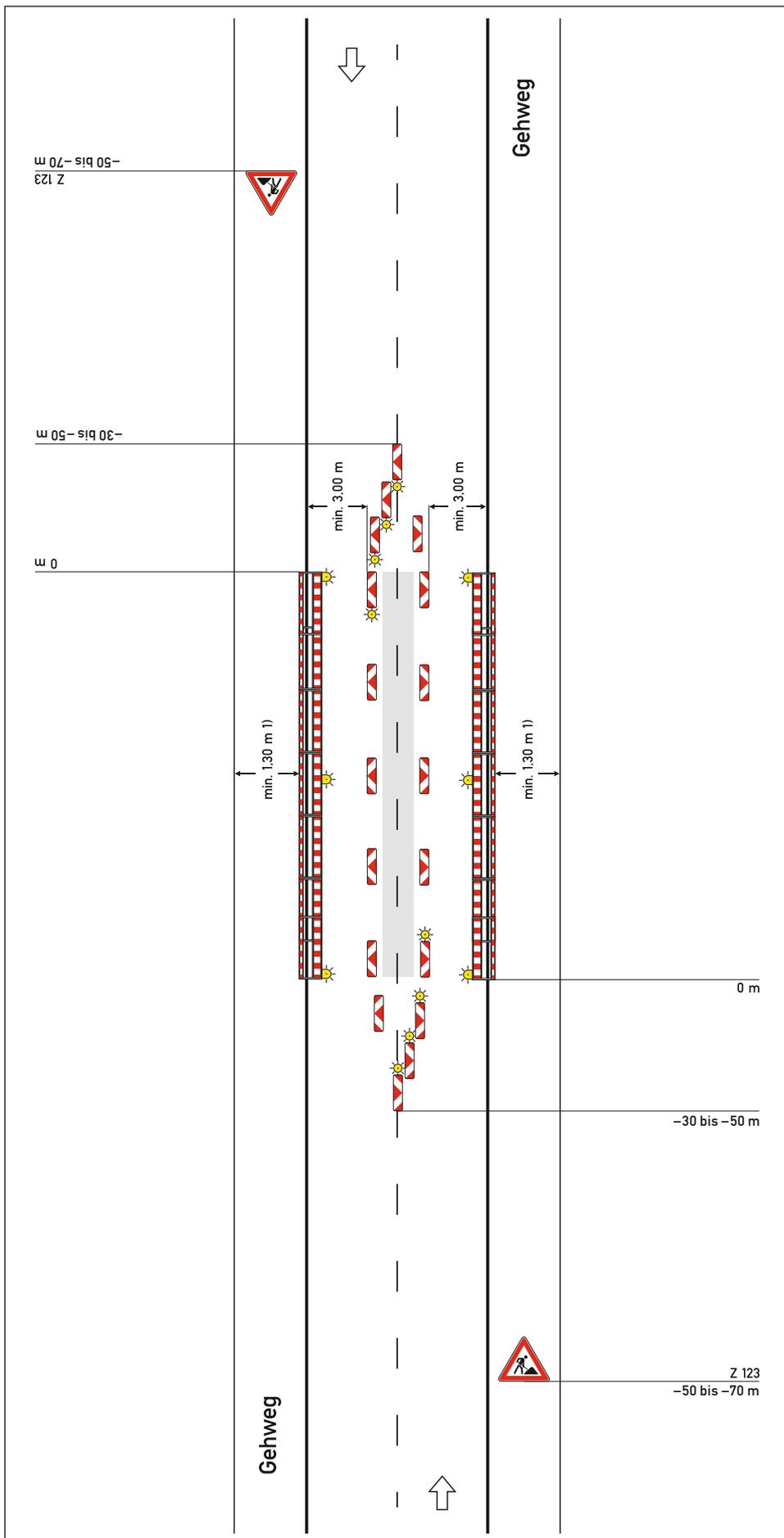
durch einseitige Leitbaken,  
Abstand max. 9 m

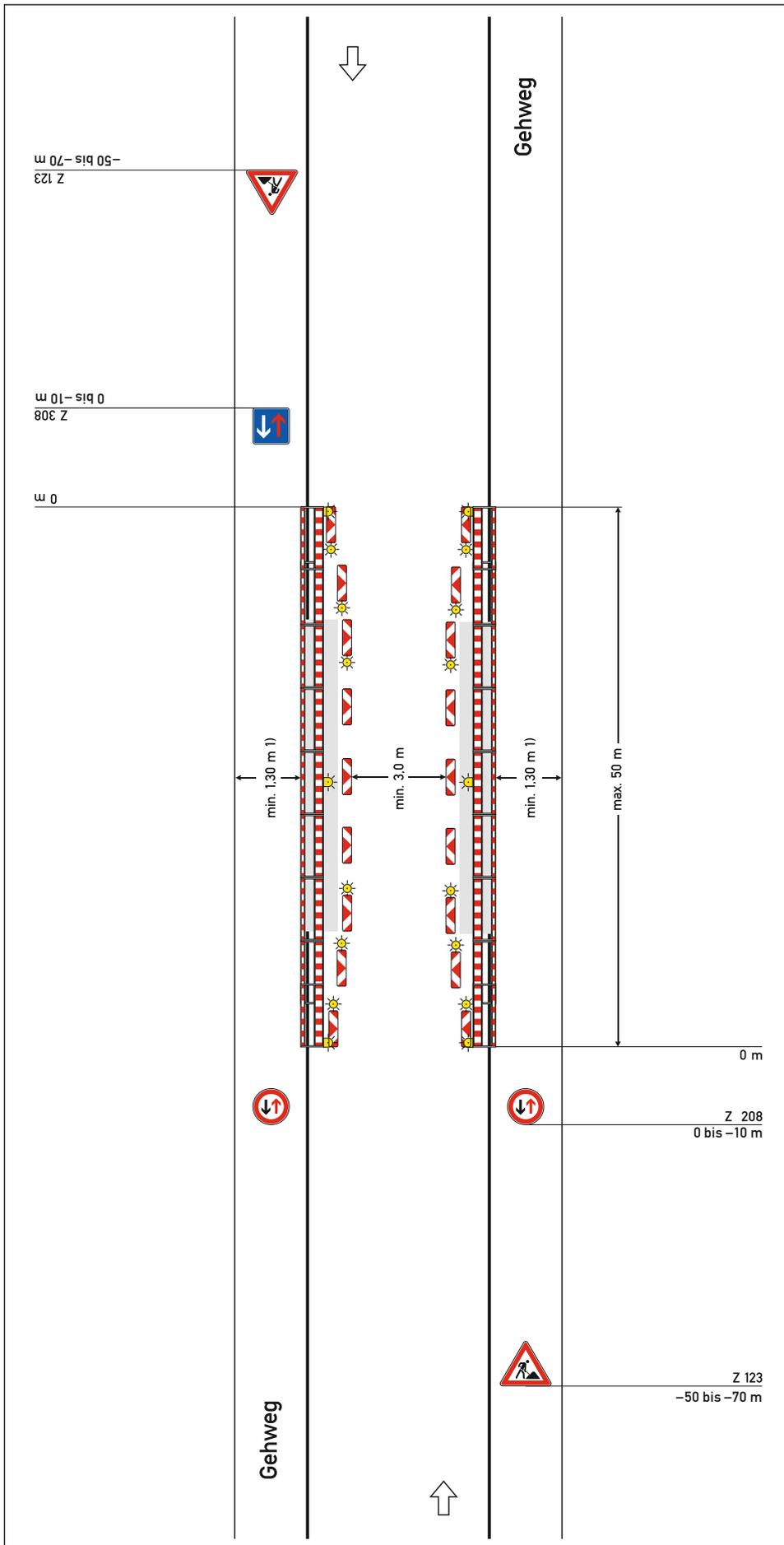
### Längsabsperzung zum Gehweg

durch Absperrschrankengitter  
Warnleuchten gemäß RSA Teil B,  
Abschnitt 2.4.3 Absatz 2

Teil B, Abschnitt 2.2.5 Absatz 3  
ist zu beachten

1) andere Breiten siehe Teil B,  
Abschnitt 2.4.2





**Regelplan B I/8**

Zweistreifige Fahrbahn mit beidseitiger Einengung mit geringer Verkehrsstärke

Verkehrsregelung durch Verkehrszeichen

**Querabspernung**  
 durch doppelseitige Leitbaken

Abstand längs 1 – 2 m  
 quer 0,6 – 1 m

mit doppelseitiger gelber Warnleuchte auf jeder Leitbake

**Längsabspernung zur Fahrbahn**  
 durch doppelseitige Leitbaken,  
 Abstand max. 9 m

**Längsabspernung zum Gehweg**  
 durch Absperrschrankengitter  
 Warnleuchten gemäß RSA Teil B,  
 Abschnitt 2.4.3 Absatz 2

1) andere Breiten siehe Teil B,  
 Abschnitt 2.4.2

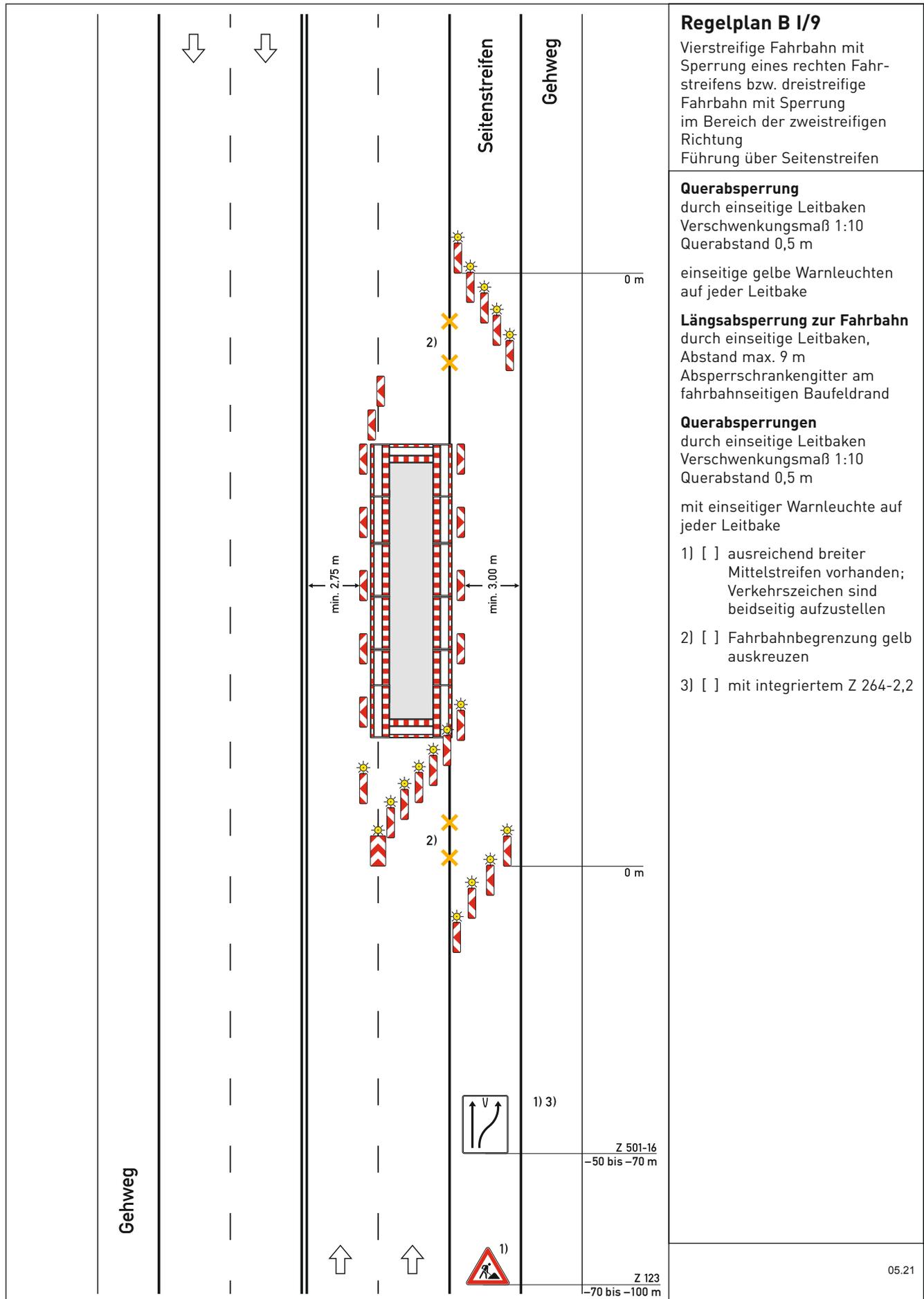
Z 123  
-50 bis -70 m

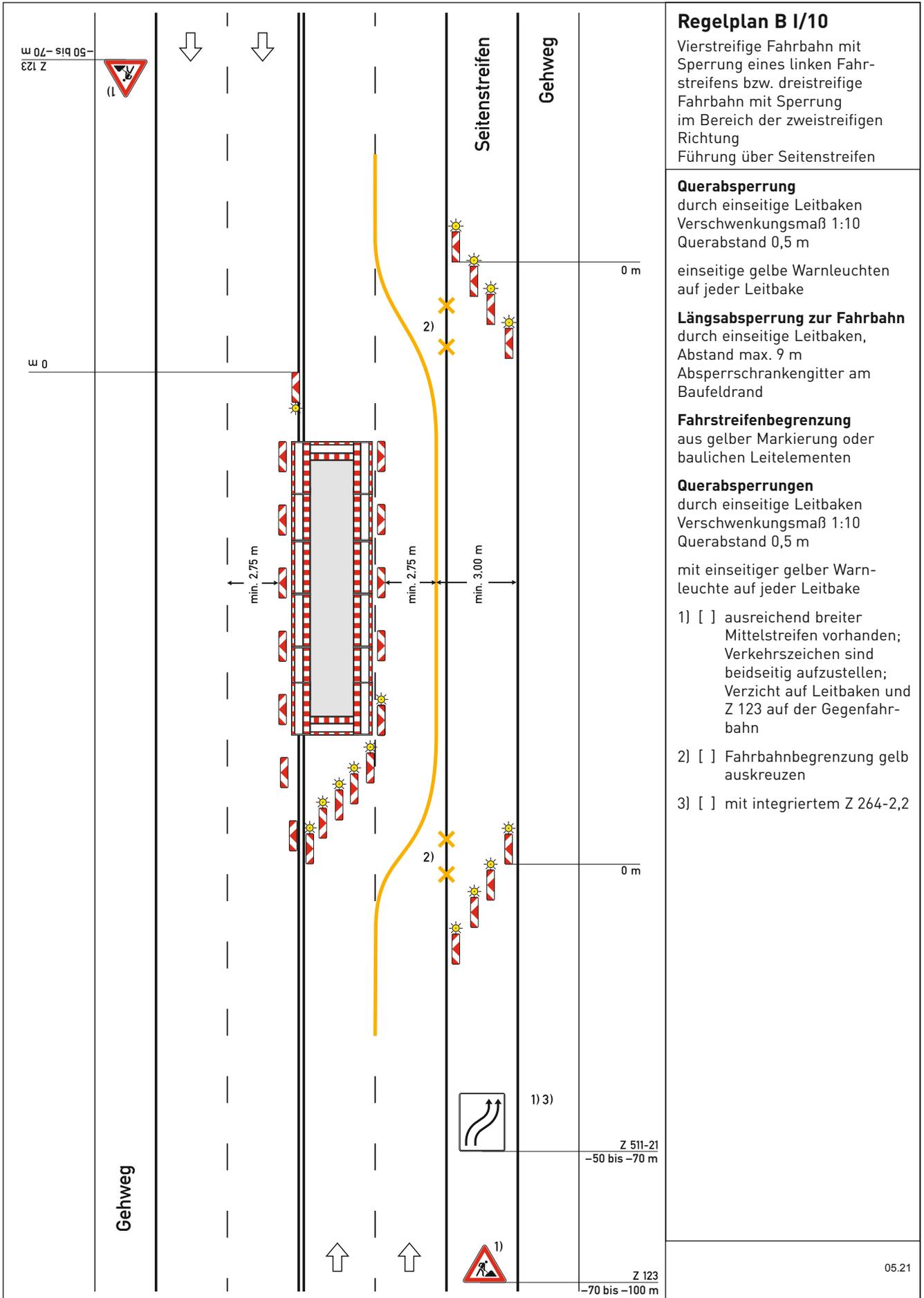
Z 308  
0 bis -10 m

Z 208  
0 bis -10 m

Z 123  
-50 bis -70 m

05.21





**Regelplan B I/10**

Vierstreifige Fahrbahn mit Sperrung eines linken Fahrstreifens bzw. dreistreifige Fahrbahn mit Sperrung im Bereich der zweistreifigen Richtung  
 Führung über Seitenstreifen

**Querabspernung**

durch einseitige Leitbaken  
 Verschwenkungsmaß 1:10  
 Querabstand 0,5 m

einseitige gelbe Warnleuchten auf jeder Leitbake

**Längsabspernung zur Fahrbahn**

durch einseitige Leitbaken, Abstand max. 9 m  
 Absperrschrankengitter am Baufeldrand

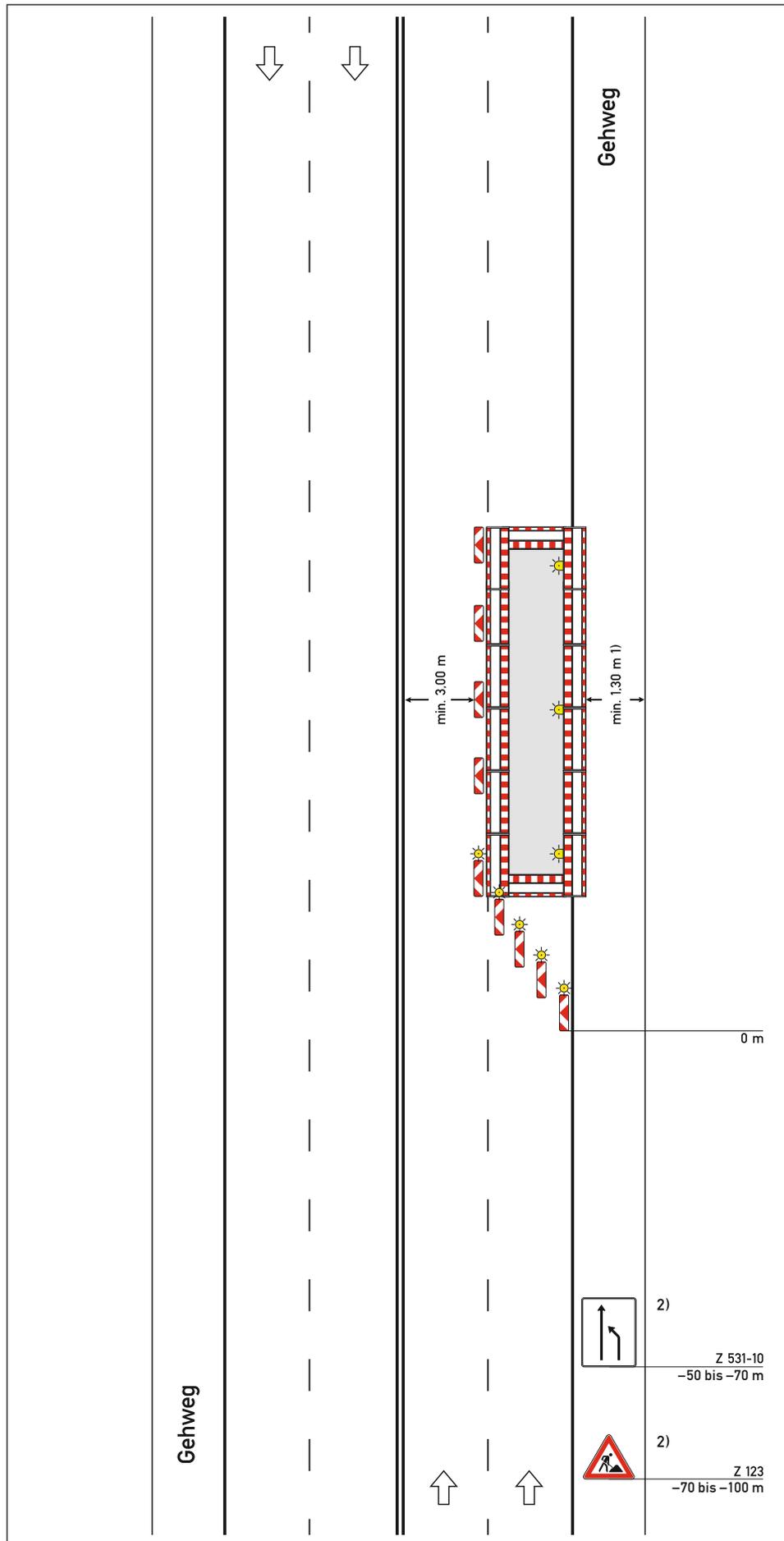
**Fahrstreifenbegrenzung**  
 aus gelber Markierung oder baulichen Leitelementen

**Querabspernungen**

durch einseitige Leitbaken  
 Verschwenkungsmaß 1:10  
 Querabstand 0,5 m

mit einseitiger gelber Warnleuchte auf jeder Leitbake

- 1) [ ] ausreichend breiter Mittelstreifen vorhanden; Verkehrszeichen sind beidseitig aufzustellen; Verzicht auf Leitbaken und Z 123 auf der Gegenfahrbahn
- 2) [ ] Fahrbahnbegrenzung gelb auskreuzen
- 3) [ ] mit integriertem Z 264-2,2



### Regelplan B I/11

Vierstreifige Fahrbahn mit Sperrung eines rechten Fahrstreifens bzw. dreistreifige Fahrbahn mit Sperrung im Bereich der zweistreifigen Richtung

**Querabspernung**  
durch Absperrschrankengitter

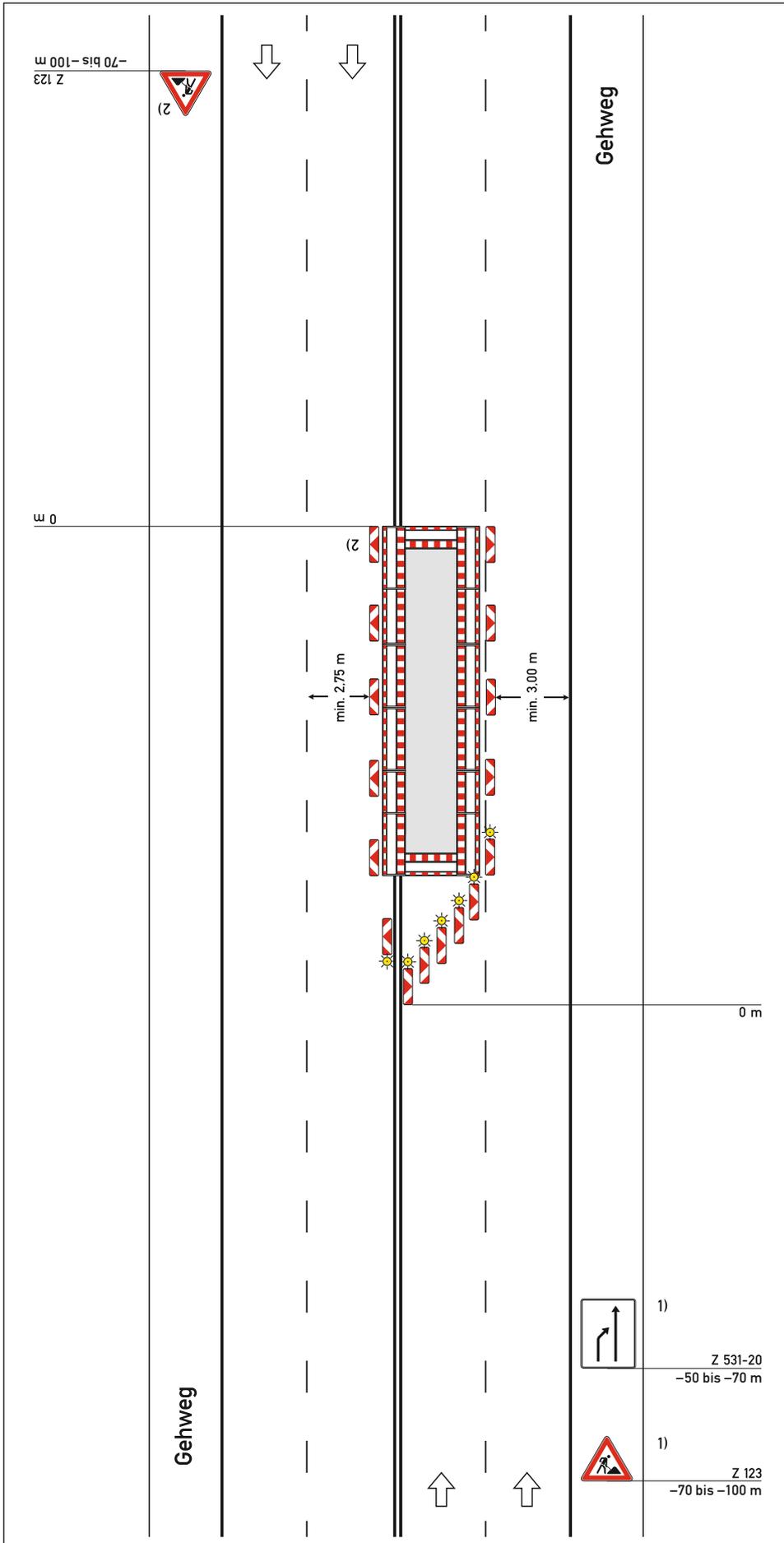
**Längsabspernung zur Fahrbahn**  
durch einseitige Leitbaken,  
Abstand max. 9 m  
Absperrschrankengitter am fahrbahnseitigen Baufeldrand

**Querabspernungen**  
durch einseitige Leitbaken  
Abstand längs 1 – 2 m  
quer 0,6 – 1 m

mit einseitiger gelber Warnleuchte auf jeder Leitbake

**Längsabspernung zum Gehweg**  
durch Absperrschrankengitter Warnleuchten gemäß Teil B, Abschnitt 2.4.3 Absatz 2

- 1) andere Breiten siehe Teil B, Abschnitt 2.4.2
- 2) [ ] Mittelstreifen in ausreichender Breite vorhanden; Verkehrszeichen beidseitig aufstellen



**Regelplan B I/12**

Vierstreifige Fahrbahn mit Sperrung eines linken Fahrstreifens bzw. dreistreifige Fahrbahn mit Sperrung im Bereich der zweistreifigen Richtung

**Querabspernung**  
 durch Absperrschrankengitter  
 [ ] entfällt

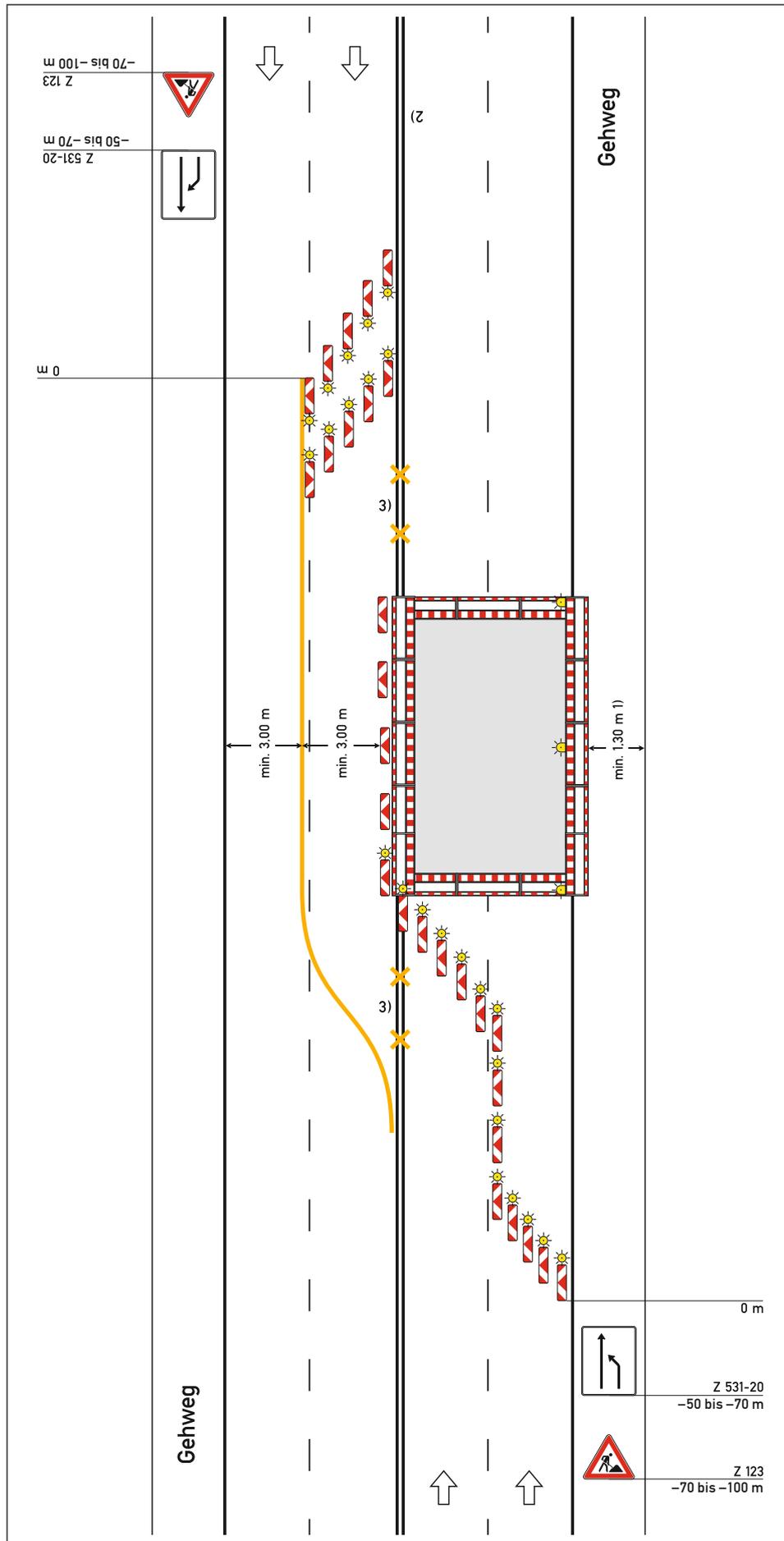
**Längsabspernung zur Fahrbahn**  
 durch einseitige Leitbaken,  
 Abstand max. 9 m  
 Absperrschrankengitter am fahrbahnseitigen Baufeldrand

**Querabspernungen**  
 durch einseitige Leitbaken  
 Abstand längs 1–2 m  
 quer 0,6–1 m

mit einseitiger gelber Warnleuchte auf jeder Leitbake

1) [ ] Mittelstreifen in ausreichender Breite vorhanden; Verkehrszeichen zu 1) beidseitig aufstellen; Leitbaken und Z 123 zu 2) auf der Gegenfahrbahn entfallen

05.21



## Regelplan B I/13

Vierstreifige Fahrbahn mit Sperrung der Fahrstreifen einer Richtung

### Querabspernung

durch Absperrschrankengitter

### Längsabspernung zur Fahrbahn

durch einseitige Leitbaken, Abstand max. 9 m  
Absperrschrankengitter am fahrbahnseitigen Baufeldrand

### Querabspernung

durch einseitige Leitbaken

Abstand längs 1–2 m

quer 0,6–1 m

mit einseitiger gelber Warnleuchte auf jeder Leitbake

### Fahrstreifenbegrenzung

[ ] gelbe Markierung

[ ] Leitschwellen

[ ] Leitborde

### Verschwenkung und Rückverschwenkung

durch einseitige Leitbaken  
Verschwenkungsmaß 1:10  
Querabstand 0,5 m  
mit einseitiger gelber Warnleuchte auf jeder Leitbake

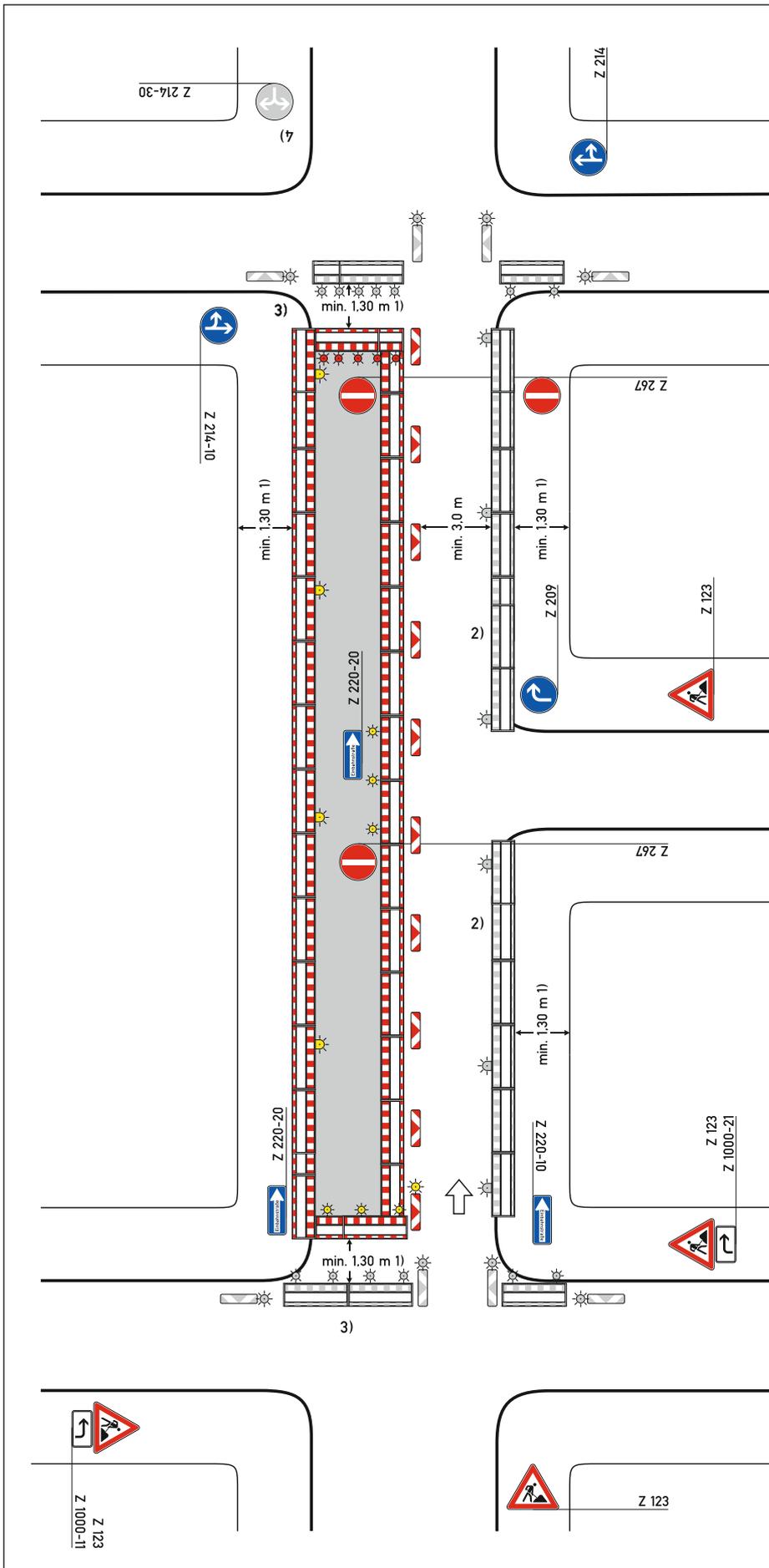
### Längsabspernung zum Gehweg

durch Absperrschrankengitter  
Warnleuchten gemäß RSA Teil B, Abschnitt 2.4.3 Absatz 2

1) andere Breiten siehe Teil B, Abschnitt 2.4.2

2) [ ] Mittelstreifen in ausreichender Breite vorhanden; Verkehrszeichen beidseitig aufstellen

3) [ ] Fahrbahnbegrenzung gelb auskreuzen



### Regelplan B I/14

Zweistreifige Fahrbahn mit  
halbseitiger Sperrung  
Einbahnstraßenregelung

- [ ] Einrichtung einer Umleitung
- [ ] Anpassung der vorhandenen Verkehrszeichen gemäß Eintragung

**Querabspernung auf Fahrbahn**  
durch Absperrschrankengitter mit min. 5 einseitigen roten Warnleuchten

**Längsabspernung zur Fahrbahn**  
durch einseitige Leitbaken, Abstand max. 9 m  
Teil B, Abschnitt 2.2.5 Absatz 3 ist zu beachten

**Querabspernung auf Fahrbahn**  
durch Absperrschrankengitter mit min. 3 einseitigen gelben Warnleuchten

**Längsabspernung zum Gehweg**  
durch Absperrschrankengitter Warnleuchten gemäß Teil B, Abschnitt 2.4.3 Absatz 2  
Radverkehr siehe Teil A, Abschnitt 2.5 Absatz 5

1) andere Breiten siehe Teil B, Abschnitt 2.4.2

2) [ ] Absperrschrankengitter am Gehweg gegenüber anstatt zwischen Baufeld und Fahrbahn

[ ] erforderliche Länge und Lage gemäß beigefügtem Lageplan geprüft und angeordnet

erforderliche Dimensionierung und Lage

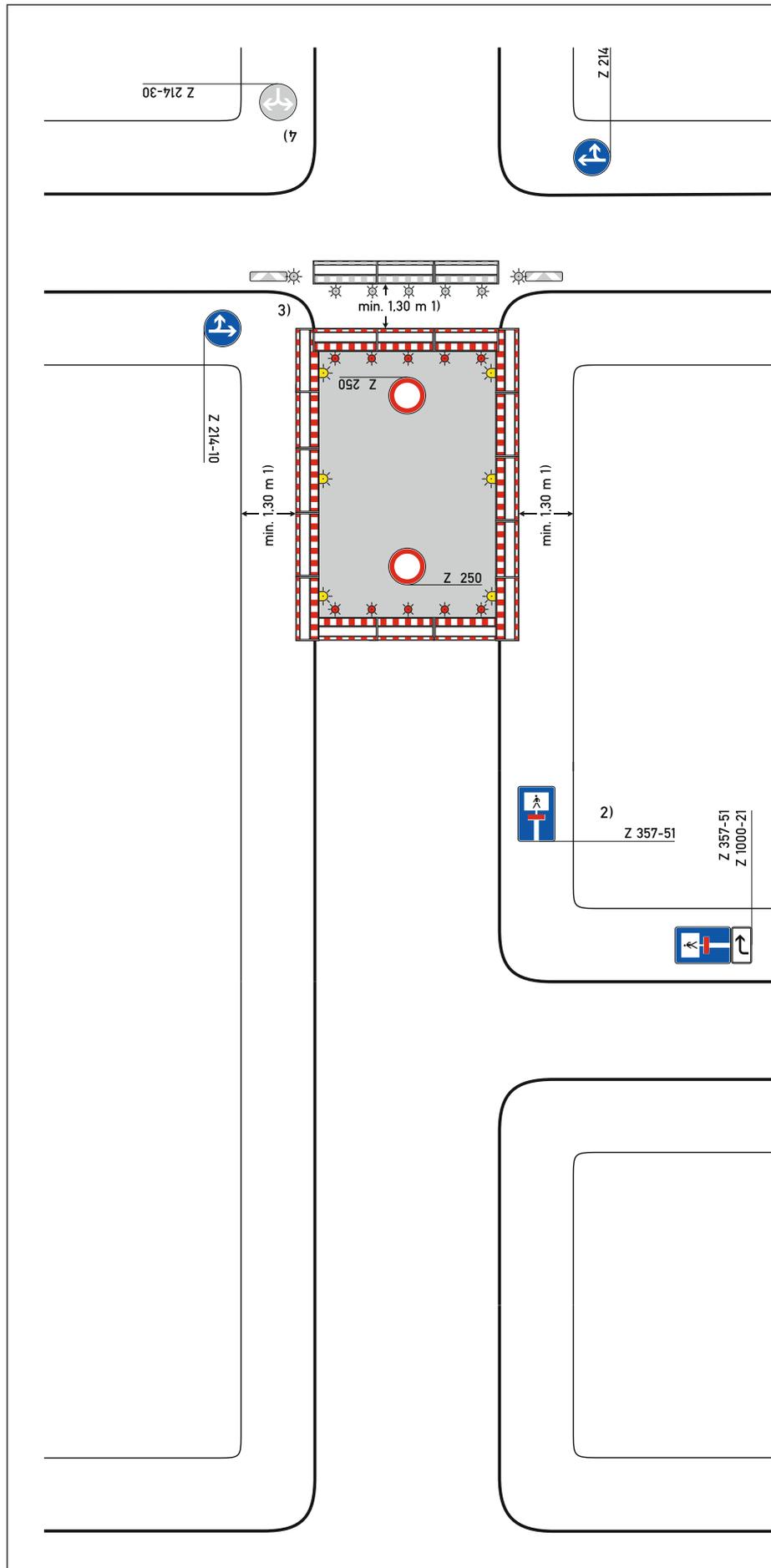
[ ] gemäß beigefügtem Lageplan

[ ] gemäß Anzeichnung vor Ort

geprüft und angeordnet

3) [ ] Absperrschrankengitter mit einseitigen gelben (in gesperrter Richtung roten) Warnleuchten und doppelseitige Leitbaken mit doppelseitigen gelben Warnleuchten zwecks Herstellung eines Notgehweges angeordnet; die entsprechenden Warnleuchten unmittelbar am Baufeld entfallen

4) [ ] wegen LZA angeordnet



## Regelplan B I/15

Sperrung einer Straße

- Einrichtung einer Umleitung
- Anpassung der vorhandenen Verkehrszeichen gemäß Eintragung

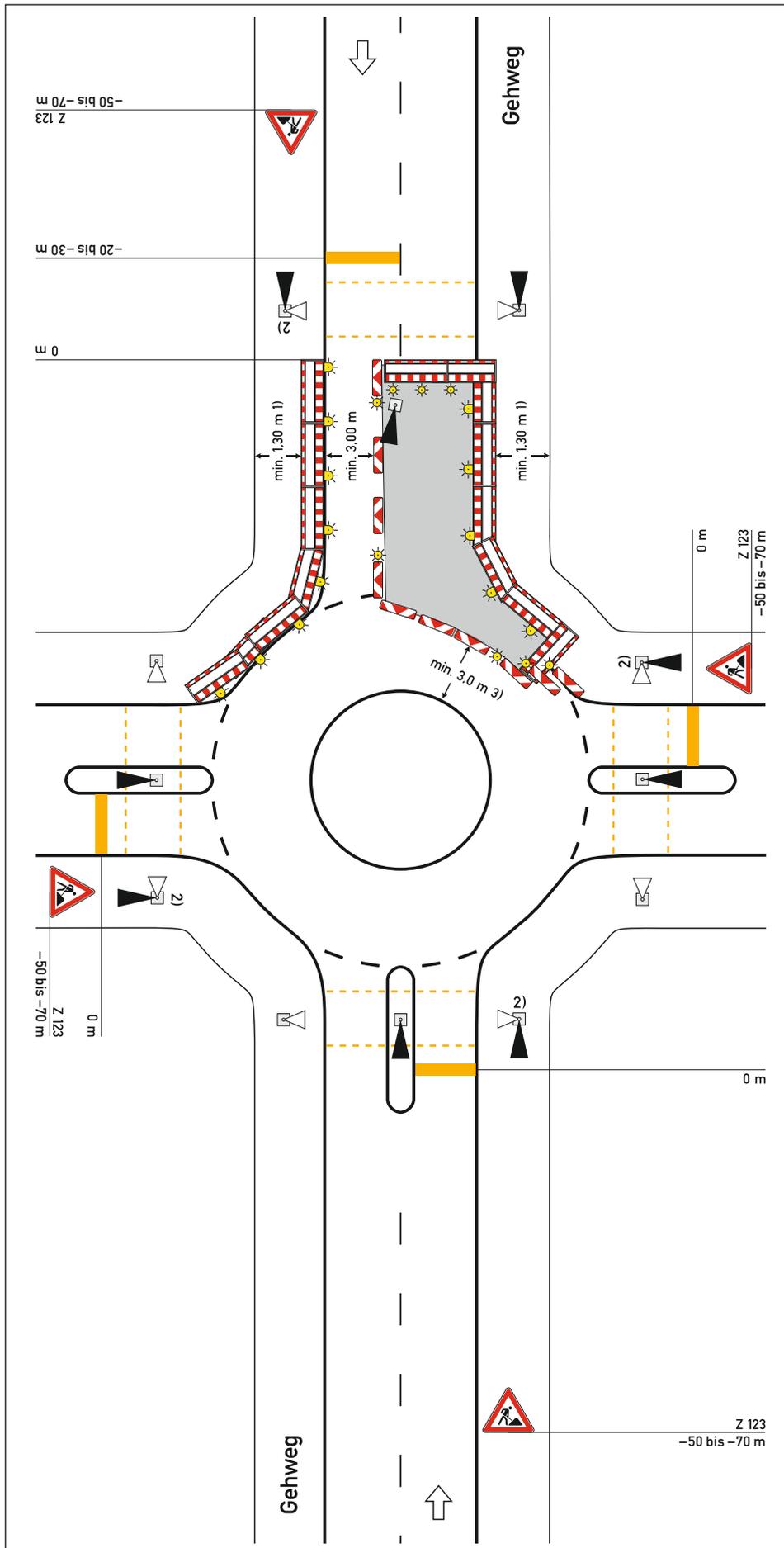
### Querabspernungen

im Bereich der Arbeitsstelle durch Absperrschrankengitter mit mindestens 5 einseitigen roten Warnleuchten

### Längsabspernung zum Gehweg

durch Absperrschrankengitter Warnleuchten gemäß Teil B, Abschnitt 2.4.3 Absatz 2

- 1) andere Breiten siehe Teil B, Abschnitt 2.4.2
- 2)  Teilspernung erforderlich;
  - Z 357
  - Z 357-50
  - Z 357-51
  - Z 357-52
 entsprechend der tatsächlichen Durchlässigkeit angeordnet  
 Aufstellung unmittelbar hinter dem Knotenpunkt
- 3)  Absperrschrankengitter mit mindestens fünf einseitigen roten Warnleuchten sowie doppelseitige Leitbaken mit doppelseitigen gelben Warnleuchten zwecks Herstellung eines Notgehweges angeordnet; die entsprechenden Warnleuchten unmittelbar am Baufeld entfallen  
  
 erforderliche Dimensionierung und Lage
  - gemäß beigefügtem Lageplan
  - gemäß Anzeichnung vor Ort
 geprüft und angeordnet
- 4)  wegen LZA angeordnet



## Regelplan B I/16

Zweistreifige Fahrbahn mit Kreisverkehr

Verkehrsregelung durch Lichtzeichenanlage mit Fußgängerquerung

- [ ] Einrichtung einer Umleitung
- [ ] Anpassung der vorhandenen Verkehrszeichen gemäß Eintragung

### Querabspernung

durch doppelseitige Leitbake mit doppelseitiger gelber Warnleuchte und Absperrschrankengitter mit mindestens 3 gelben einseitigen Warnleuchten

### Längsabspernung auf Fahrbahn des Knotenpunktarms

durch doppelseitige Leitbaken, Abstand max. 5 m

### Querabspernung auf Fahrbahn

einseitige Leitbaken

Abstand längs 1–2 m  
quer 0,6–1 m

mit gelben einseitigen Warnleuchten

### Längsabspernung Kreisfahrbahn

einseitige Leitbaken

### Querabspernung auf Gehweg

Absperrschrankengitter

Längsabspernung zum Gehweg durch Absperrschrankengitter Warnleuchten gemäß Teil B, Abschnitt 2.4.3 Absatz 2

1) andere Breiten siehe Teil B, Abschnitt 2.4.2

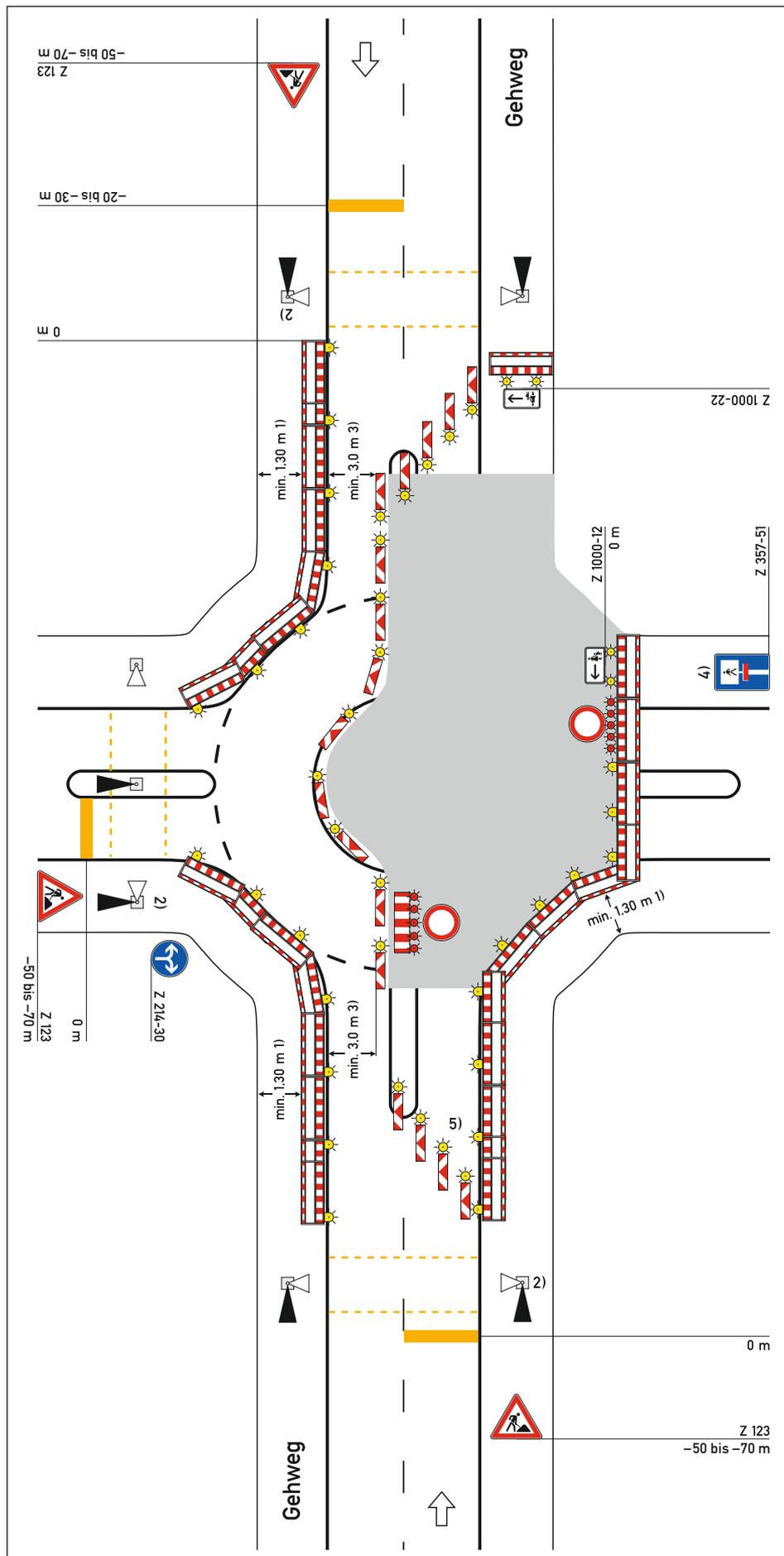
- 2) [ ] Signalzeitenplan,  
[ ] Signallageplan  
[ ] Phasenfolgeplan

als Anlage beigefügt und angeordnet

*möglichst verkehrsabhängige Schaltung anordnen*

*an den nicht unmittelbar von der Arbeitsstelle betroffenen Zufahrten kann sich (DUNKEL-GELB-ROT-DUNKEL) als Signalfolge empfehlen*

- 3) [ ] Befahrbarkeit mittels Schleppkurven geprüft



## Regelplan B I/17

Zweistreifige Fahrbahn mit Kreisverkehr

Verkehrsregelung durch Lichtzeichenanlage mit Fußgängerquerung

[ ] Einrichtung einer Umleitung  
 [ ] Anpassung der vorhandenen Verkehrszeichen gemäß Eintragung

**Querabspernung auf Fahrbahn** durch doppelseitige Leitbaken

Abstand längs 1–2 m  
 quer 0,6–1 m

mit doppelseitiger gelber Warnleuchte auf jeder Leitbake

**Längsabspernung auf Fahrbahn** durch doppelseitige Leitbaken mit doppelseitigen gelben Warnleuchten, Abstand max. 5 m

**Querabspernung auf Fahrbahn** durch Absperrschrankengitter mit 5 einseitigen roten Warnleuchten

**Querabspernung auf Gehweg** Absperrschrankengitter mit mindestens 2 gelben Warnleuchten

**Längsabspernung zum Gehweg** durch Absperrschrankengitter Warnleuchten gemäß Teil B, Abschnitt 2.4.3 Absatz 2

1) andere Breiten siehe Teil B, Abschnitt 2.4.2

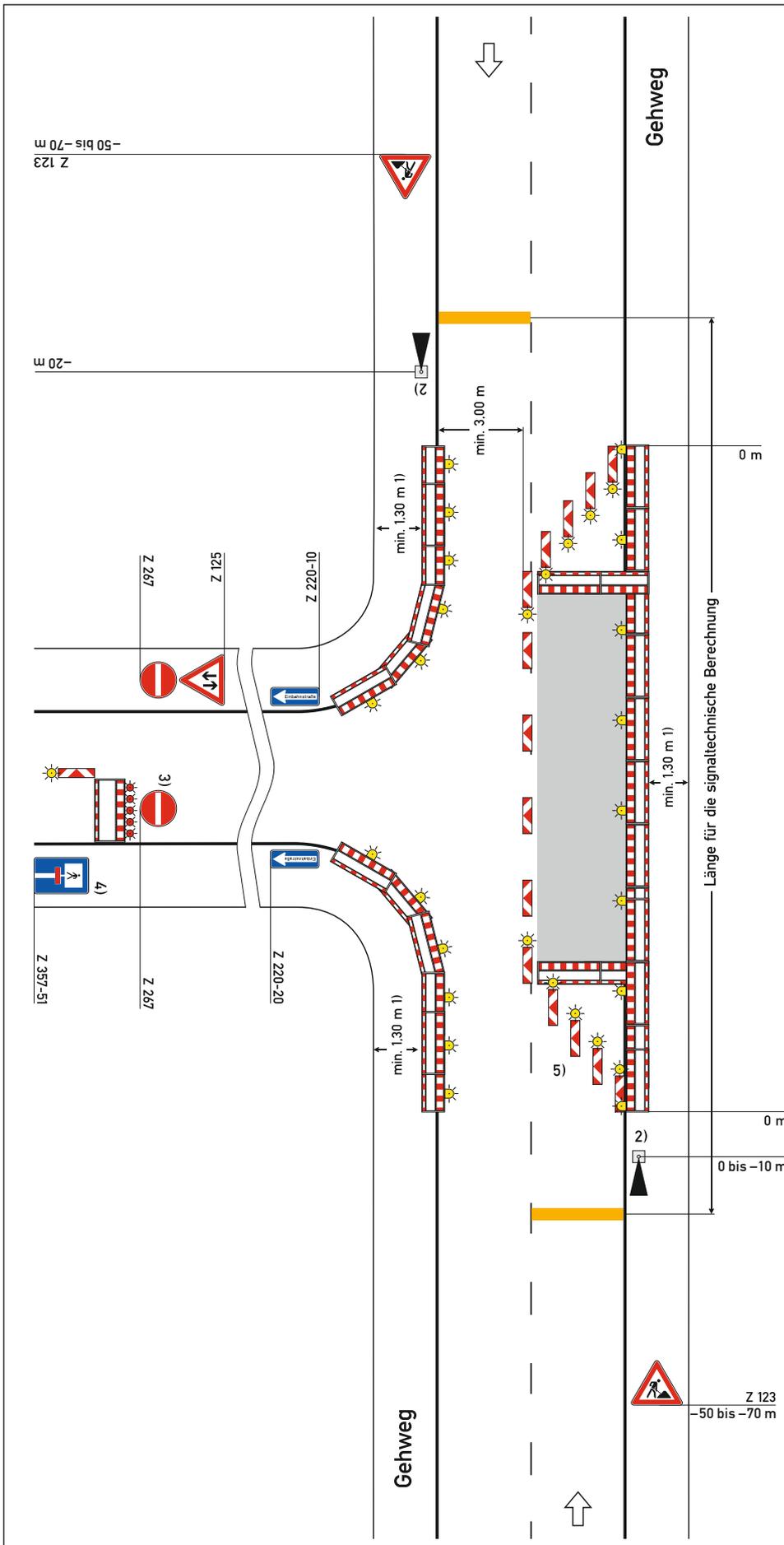
2) [ ] Signalzeitenplan,  
 [ ] Signallageplan  
 [ ] Phasenfolgeplan  
 als Anlage beigefügt und angeordnet

*möglichst verkehrabhängige Schaltung anordnen*

3) [ ] Befahrbarkeit mittels Schleppkurven geprüft

4) [ ] unmittelbar hinter der letzten vorgelagerten Kreuzung oder Einmündung Z 357 entsprechend der tatsächlichen Durchlässigkeit angeordnet

5) einseitige Leitbaken mit einseitiger gelber Warnleuchte



### Regelplan B I/18

Zweistreifige Fahrbahn mit  
halbseitiger Sperrung und  
Einmündung

Verkehrsregelung durch  
Lichtzeichenanlage

- [ ] Einrichtung einer Umleitung
- [ ] Anpassung der vorhandenen Verkehrszeichen gemäß Eintragung

#### Querabsperzung auf Fahrbahn durch doppelseitige Leitbaken

Abstand längs 1–2 m  
quer 0,6–1 m

mit doppelseitiger gelber Warnleuchte auf jeder Leitbake

#### Längsabsperzung auf Fahrbahn durch doppelseitige Leitbaken, Abstand max. 9 m

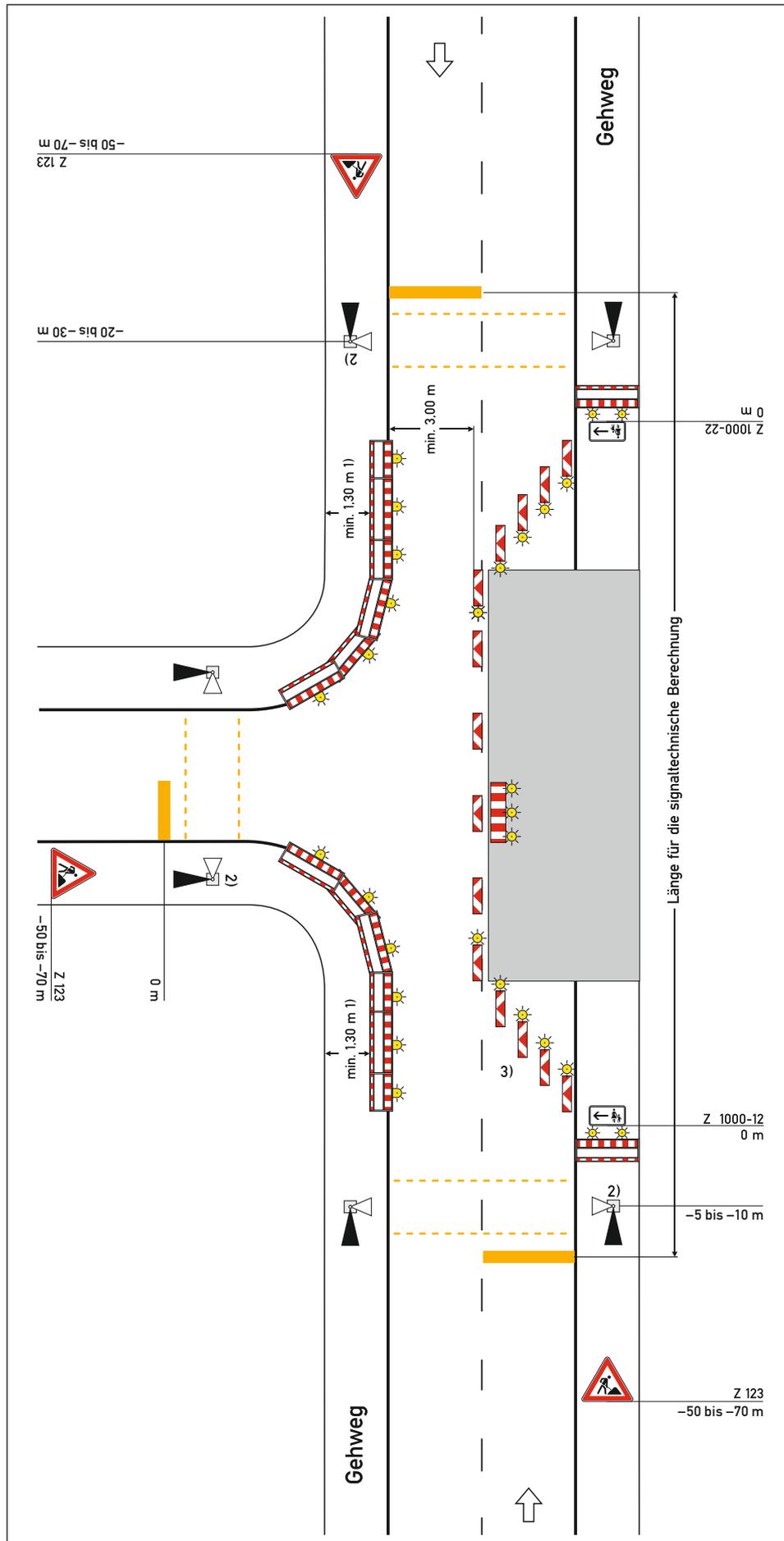
#### Querabsperzung vor der Einmündung

durch Absperschrankengitter mit mindestens 5 roten Warnleuchten und einseitiger Leitbake mit einseitiger gelber Warnleuchte

#### Querabsperzung auf Gehweg Absperschrankengitter

#### Längsabsperzung zum Gehweg durch Absperschrankengitter Warnleuchten gemäß Teil B, Abschnitt 2.4.3 Absatz 2

- 1) andere Breiten siehe Teil B, Abschnitt 2.4.2
- 2) [ ] Signalzeitenplan,  
[ ] Signallageplan  
[ ] Phasenfolgeplan  
als Anlage beigefügt und angeordnet  
*möglichst verkehrabhängige Schaltung anordnen*
- 3) in der Regel hinter der letzten Grundstückszufahrt
- 4) an der letzten vorgelagerten Kreuzung oder Einmündung, Z 357 entsprechend der tatsächlichen Durchlässigkeit
- 5) einseitige Leitbaken mit einseitiger gelber Warnleuchte



## Regelplan B I/19

Zweistreifige Fahrbahn mit  
halbseitiger Sperrung und  
Einmündung

Verkehrsregelung durch  
Lichtzeichenanlage mit  
Fußgängerquerung

### Querabsperzung auf Fahrbahn durch doppelseitige Leitbaken

Abstand längs 1–2 m  
quer 0,6–1 m

mit doppelseitiger gelber  
Warnleuchte auf jeder Leitbake

### Längsabsperzung auf Fahrbahn durch doppelseitige Leitbaken,

Abstand max. 9 m

### Querabsperzung auf Fahrbahn durch Absperrschrankengitter

mit mindestens 3 gelben  
einseitigen Warnleuchten

### Querabsperzung auf Gehweg

Absperrschrankengitter mit  
mindestens 2 gelben einseitigen  
Warnleuchten

1) andere Breiten siehe Teil B,  
Abschnitt 2.4.2

2) [ ] Signalzeitenplan,

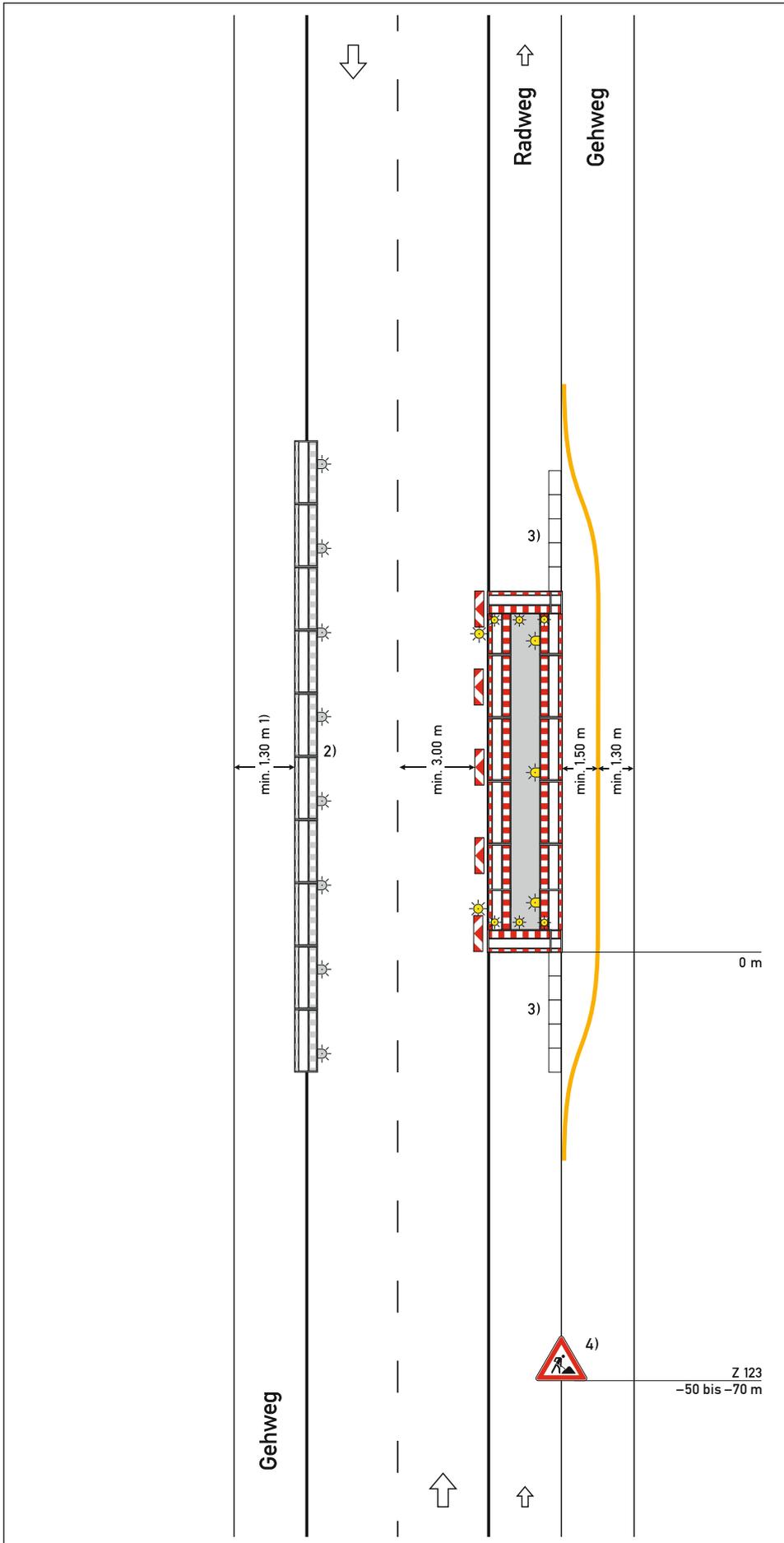
[ ] Signallageplan

[ ] Phasenfolgeplan

als Anlage beigefügt und  
angeordnet

*möglichst verkehrabhängige  
Schaltung anordnen*

3) einseitige Leitbaken mit ein-  
seitiger gelber Warnleuchte



**Regelplan B II/1**

Paralleler Geh- und Radweg mit Sperrung des Radweges (bei Sperrung des Gehweges analog)

geringe Einengung der Fahrbahn (bei Richtungsfahrbahn analog)

**Querabspernung**  
 durch Absperrschrankengitter mit mindestens 3 gelben einseitigen Warnleuchten und doppelseitige Leitbake mit doppelseitiger gelber Warnleuchte;  
 bei Einbahnstraße oder Richtungsfahrbahn einseitige Leitbake mit einseitiger gelber Warnleuchte

**Wegbegrenzungen**  
 in gelber Markierung

**Längsabspernung zur Fahrbahn**  
 durch doppelseitige Leitbaken, Abstand max. 9 m  
 Absperrschrankengitter am fahrbahnseitigen Baufeldrand; bei Einbahnstraße oder Richtungsfahrbahn einseitige Leitbaken

Teil B, Abschnitt 2.2.5 Absatz 3 ist zu beachten

**Längsabspernung zum Gehweg**  
 durch Absperrschrankengitter Warnleuchten gemäß RSA Teil B, Abschnitt 2.4.3 Absatz 2

1) [ ] andere Breiten siehe Teil B, Abschnitt 2.4.2

2) [ ] Absperrschrankengitter am Gehweg gegenüber anstatt zwischen Baufeld und Fahrbahn

[ ] erforderliche Länge und Lage gemäß beigefügtem Lageplan geprüft und angeordnet

3) [ ] angerammt

4) [ ] geringe Verkehrsstärke: 30 – 50 m

[ ] Richtungsfahrbahn: 70 – 100 m

Z 123  
 -50 bis -70 m

05.21

## Regelplan B II/2

Paralleler Geh- und Radweg mit Sperrung des Radweges (bei Sperrung des Gehweges analog)

geringe Einengung der Fahrbahn (bei Richtungsfahrbahn analog)

### Querabspernung

durch Absperrschrankengitter mit mindestens 3 gelben einseitigen Warnleuchten und doppelseitige Leitbake mit doppelseitiger gelber Warnleuchte;  
bei Einbahnstraße oder Richtungsfahrbahn einseitige Leitbake mit einseitiger gelber Warnleuchte

### Längsabspernung zur Fahrbahn

durch doppelseitige Leitbaken, Abstand max. 9 m  
Absperrschrankengitter am fahrbahnseitigen Baufeldrand; bei Einbahnstraße oder Richtungsfahrbahn einseitige Leitbaken

### Längsabspernung zum Gehweg

durch Absperrschrankengitter Warnleuchten gemäß RSA Teil B, Abschnitt 2.4.3 Absatz 2

1) [ ] geringe Verkehrsstärke:  
30 – 50 m

[ ] Richtungsfahrbahn:  
70 – 100 m

2) Bei anderen Radwegen  
Z 239 + 1022-10  
(siehe RSA Teil B,  
Abschnitt 2.4.1 Absatz 5)

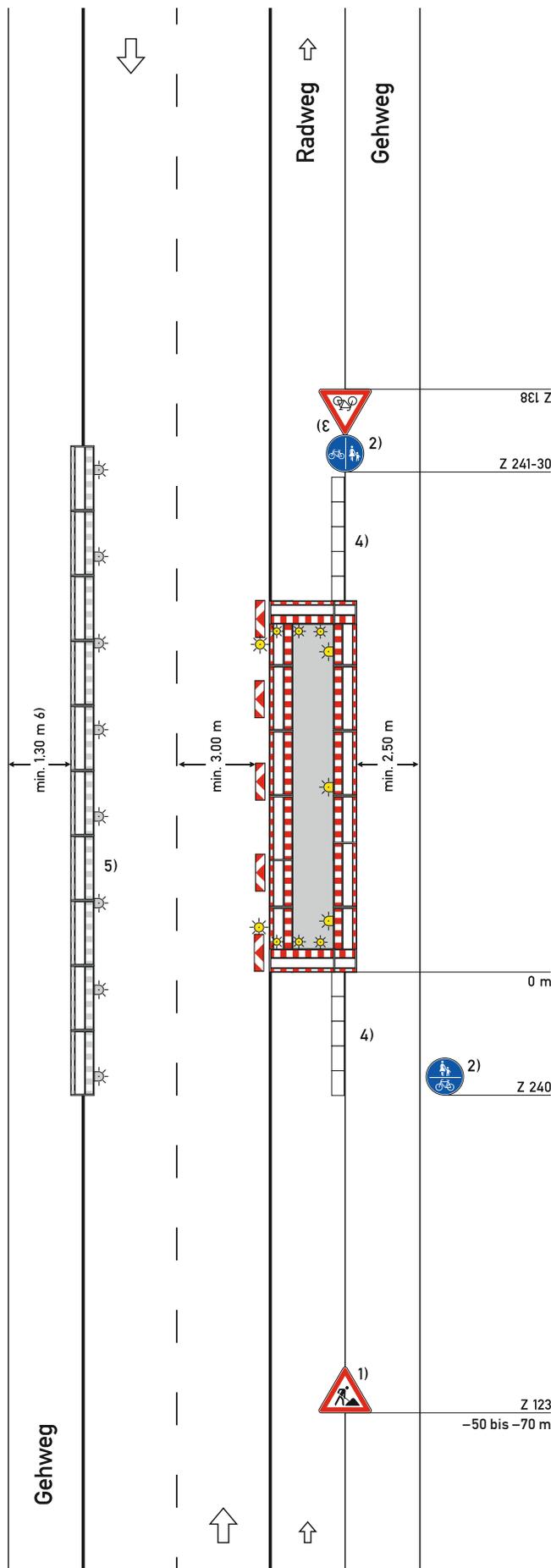
3) [ ] Z 138 angeordnet

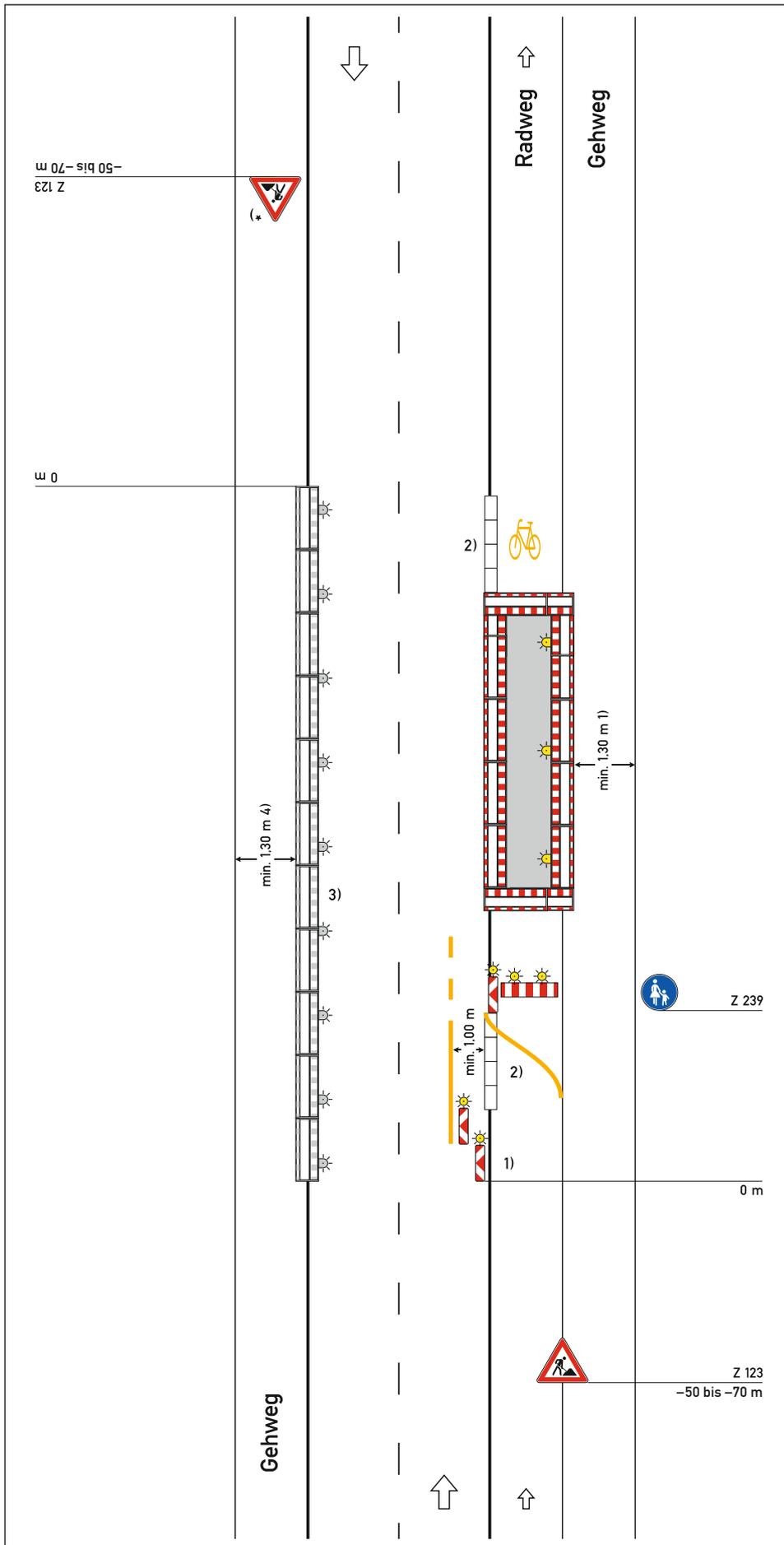
4) [ ] angerammt

5) [ ] Absperrschrankengitter  
am Gehweg gegenüber  
anstatt zwischen Baufeld  
und Fahrbahn

[ ] erforderliche Länge und  
Lage gemäß beigefüg-  
tem Lageplan geprüft und  
angeordnet

6) andere Breiten siehe Teil B,  
Abschnitt 2.4.2





**Regelplan B II/3**

Nicht benutzungspflichtiger getrennter Geh- und Radweg mit Sperrung des Radweges (bei Sperrung des Gehweges analog)

geringe Einengung der Fahrbahn (bei Richtungsfahrbahn analog)

**Längsabspernung zur Fahrbahn**  
durch Absperrschrankengitter

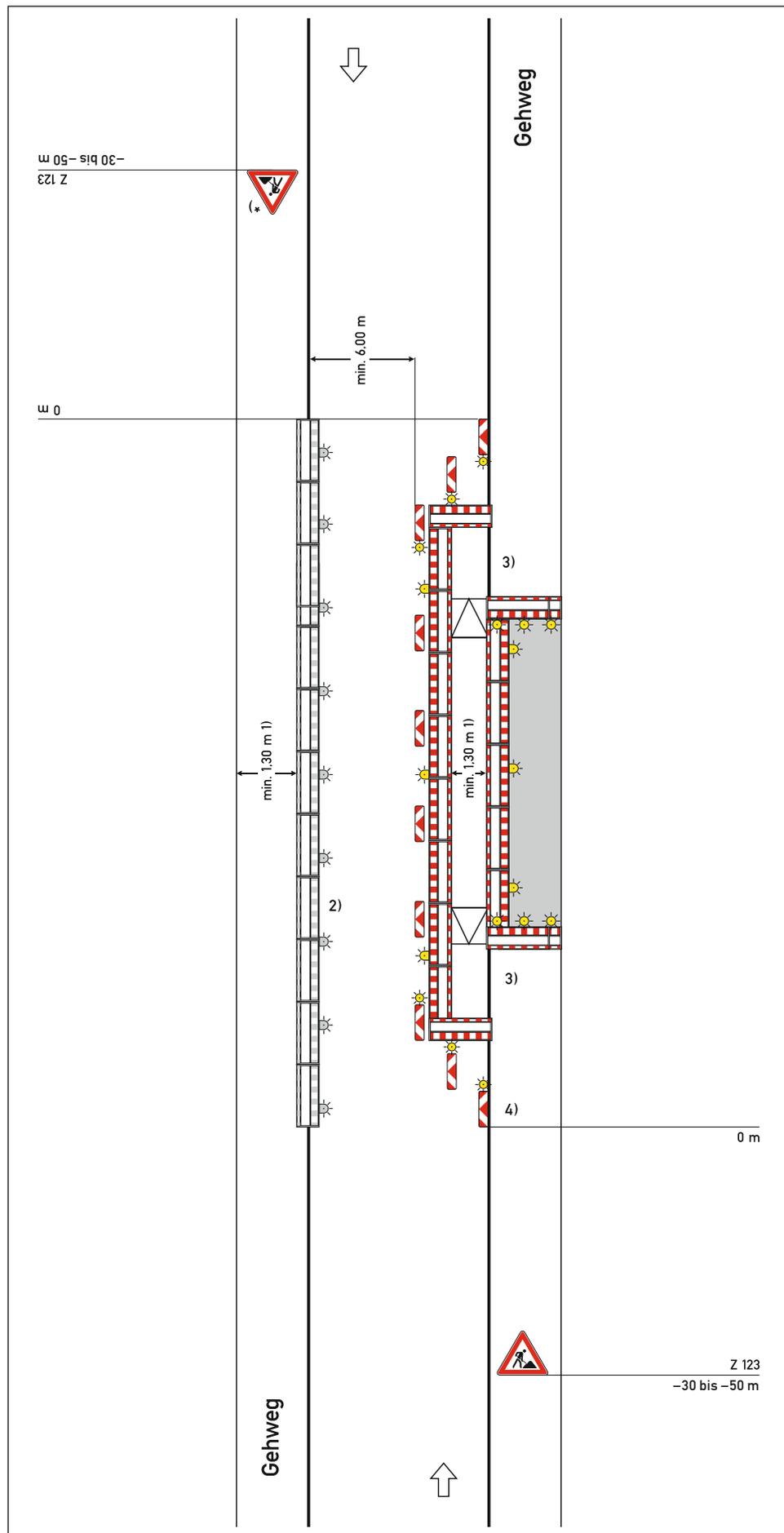
Absperrschrankengitter, gegebenenfalls am Gehweg gegenüber  
Teil B, Abschnitt 2.2.5 Absatz 3 ist zu beachten

**Längsabspernung zum Gehweg**  
durch Absperrschrankengitter  
Warnleuchten gemäß RSA Teil B, Abschnitt 2.4.3 Absatz 2

**Querabspernung des Radweges**  
durch Absperrschranke mit 2 einseitigen gelben Warnleuchten und einseitiger Leitbake mit einseitiger gelber Warnleuchte

Zur vorhandenen Leitlinie vgl. zu VwV-StVO zu Z 340 Rn. 3

- 1) einseitige Leitbaken mit einseitigen Warnleuchten zusätzlich bei Einleitung außerhalb von Kreuzungen und Einmündungen
- 2) [ ] angerammt
- 3) [ ] Absperrschrankengitter am Gehweg gegenüber anstatt zwischen Baufeld und Fahrbahn
- [ ] erforderliche Länge und Lage gemäß beigefügtem Lageplan geprüft und angeordnet
- 4) andere Breiten siehe Teil B, Abschnitt 2.4.2
- \* ) Entfällt bei Einbahnstraßen und Richtungsfahrbahnen



## Regelplan B II/4

Gehwegsperrung

Notweg auf der Fahrbahn

Straße mit geringer Verkehrsstärke oder in geschwindigkeitsreduziertem Bereich und mit geringer Einengung

### Querabspernung zur Fahrbahn

durch mindestens 3 doppel-seitige Leitbaken, mit doppel-seitiger gelber Warnleuchte auf jeder Leitbake

Abstand längs 1–2 m

quer 0,6–1 m

### Querabspernung zum Gehweg

durch Absperrschrankengitter

### Längsabspernung zum Gehweg

durch Absperrschrankengitter

Warnleuchten gemäß Teil B, Abschnitt 2.4.3 Absatz 2

### Längsabspernung zur Fahrbahn

durch doppel-seitige Leitbaken, Abstand max. 9 m; bei Einbahnstraße und Richtungsfahrbahn einseitige Leitbaken

Teil B, Abschnitt 2.2.5 Absatz 3 ist zu beachten

1) andere Breiten siehe Teil B, Abschnitt 2.4.2

2) [ ] zusätzlich Absperrschrankengitter am Gehweg gegenüber

[ ] erforderliche Länge und Lage gemäß beigefügtem Lageplan geprüft und angeordnet

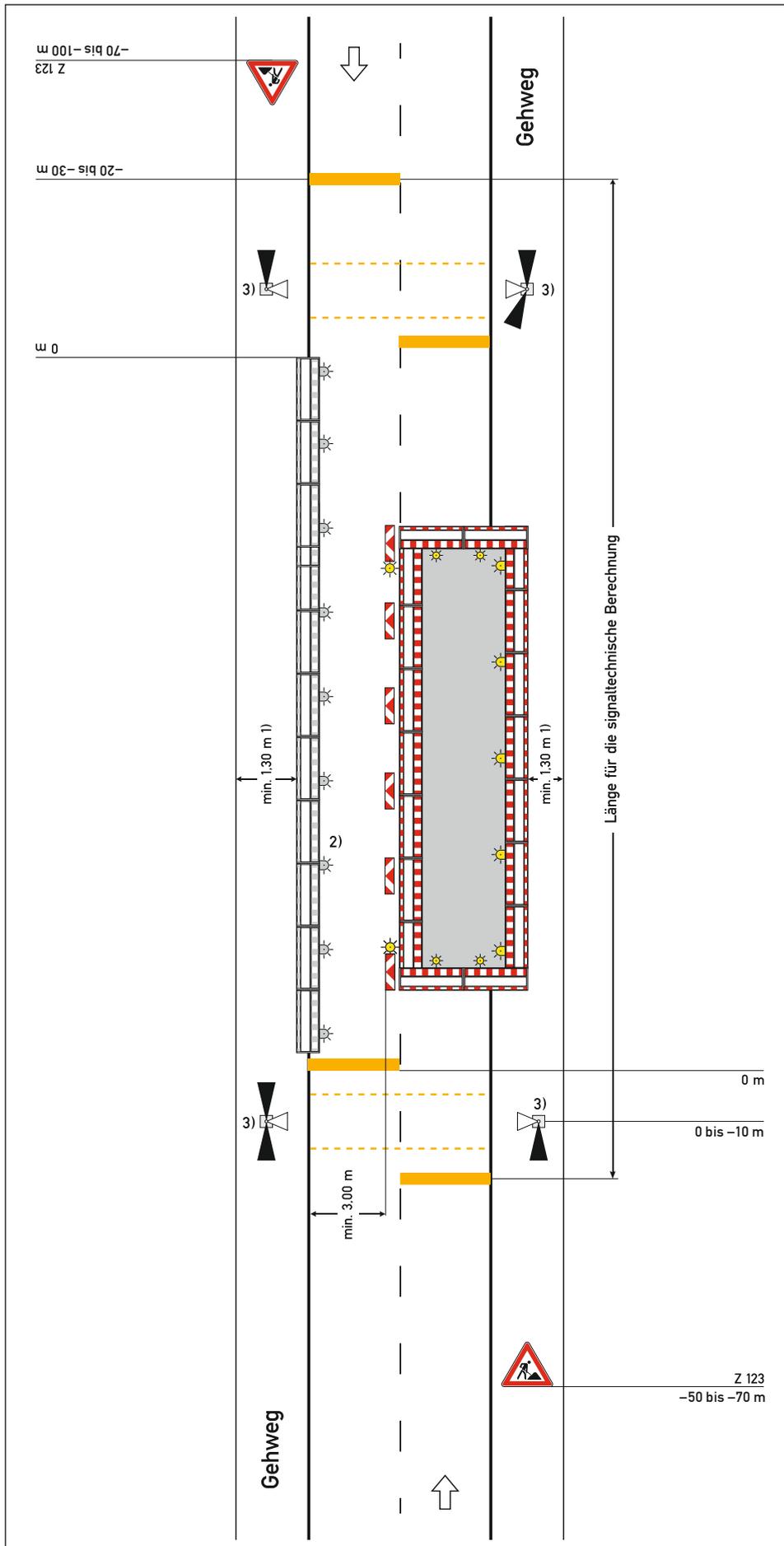
3) [ ] Podest und Rollstuhlrampen sind vorhanden

*Podest und Rollstuhlrampen sind Voraussetzung für die Anordnung dieses Plans, wenn die Bordsteinhöhe mehr als 3 cm beträgt.*

4) einseitige Leitbaken mit einseitiger gelber Warnleuchte

\*) entfällt bei Einbahnstraße oder Richtungsfahrbahn

05.21



### Regelplan B II/5

Zweistreifige Fahrbahn mit halbseitiger Sperrung und teilweiser Sperrung eines Gehweges

Verkehrsregelung durch Lichtzeichenanlage

#### Querabspernung

durch doppelseitige Leitbake mit doppelseitiger gelber Warnleuchte und Absperrschrankengitter mit mindestens 3 doppelseitigen gelben Warnleuchten

#### Längsabspernung zum Gehweg

durch Absperrschrankengitter Warnleuchten gemäß Teil B, Abschnitt 2.4.3 Absatz 2

#### Längsabspernung zur Fahrbahn

durch doppelseitige Leitbaken, Abstand max. 9 m

Teil B, Abschnitt 2.2.5 Absatz 3 ist zu beachten

1) andere Breiten siehe Teil B, Abschnitt 2.4.2

2) [ ] Absperrschrankengitter am Gehweg gegenüber anstatt zwischen Baufeld und Fahrbahn

[ ] erforderliche Länge und Lage gemäß beigefügtem Lageplan geprüft und angeordnet

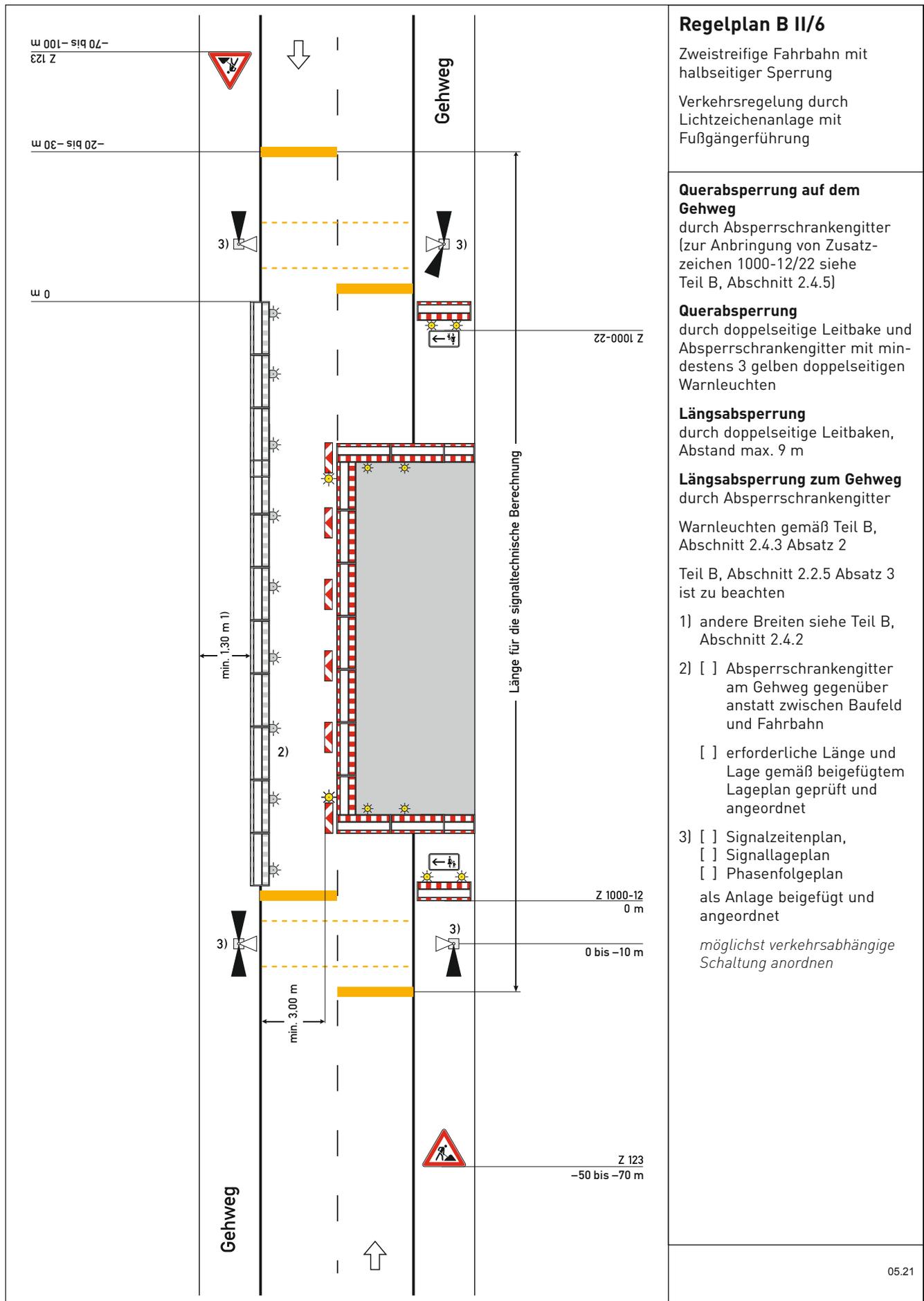
3) [ ] Signalzeitenplan,

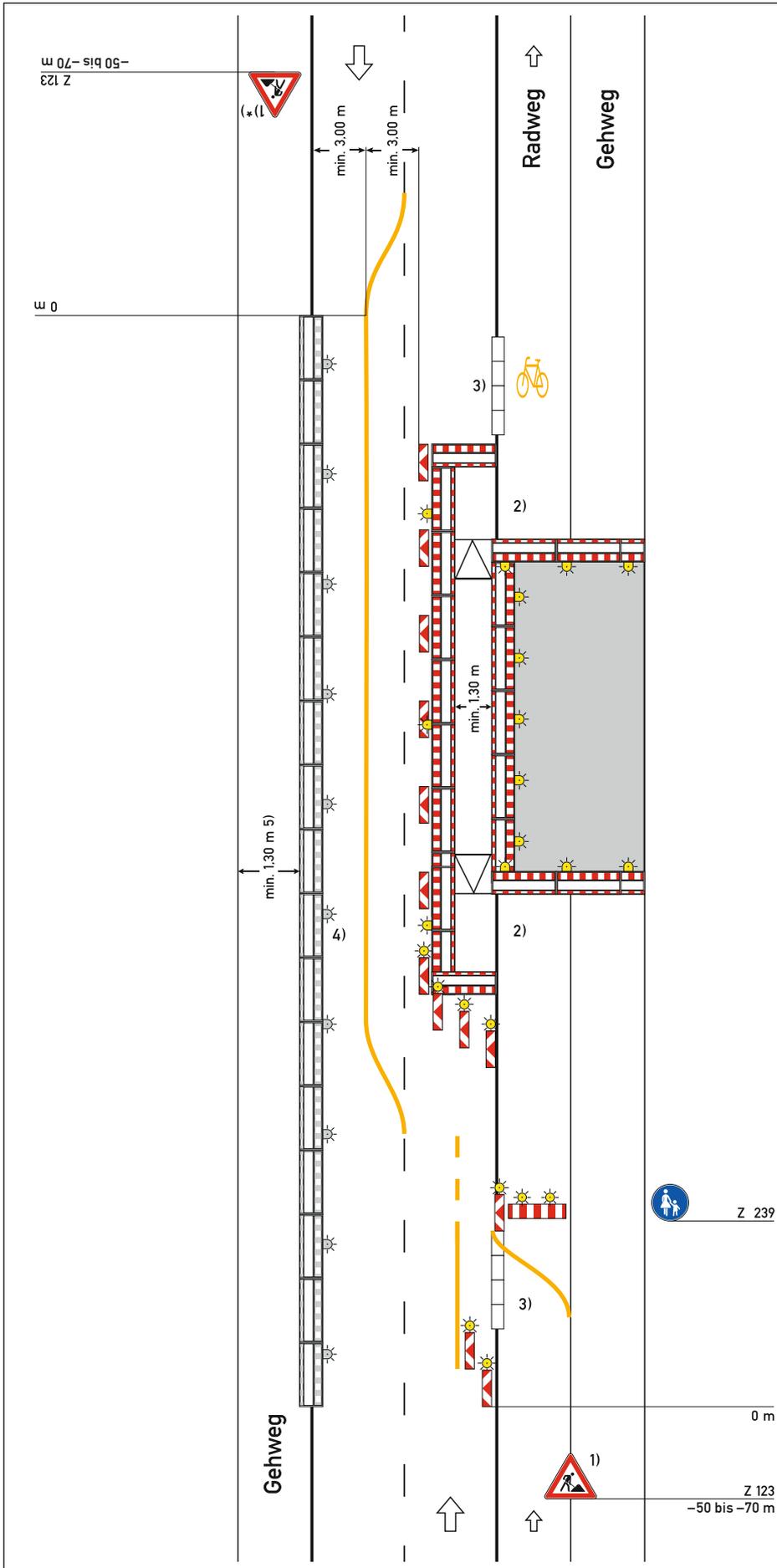
[ ] Signallageplan

[ ] Phasenfolgeplan

als Anlage beigefügt und angeordnet

*möglichst verkehrsabhängige Schaltung anordnen*





## Regelplan B II/7

Sperrung des nicht benutzungs-pflichtigen getrennten Geh- und Radweges. Notweg über Fahrbahn Verkehrsführung über Behelfs-fahrstreifen

Zweistreifige Fahrbahn mit Ver-schwenkung beider Fahrstreifen (bei Richtungsfahrbahnen analog)

**Querabspernung zur Fahrbahn**  
durch mindestens 3 einseitige Leitbaken, mit gelben einseitigen Warnleuchten auf jeder Leitbake

Abstand längs 1–2 m  
quer 0,6–1 m

Absperrschrankengitter zum Fußgängernotweg ausgerichtet

**Querabspernung zum Radweg**  
durch Absperrschrankengitter mit zwei einseitigen gelben Warnleuchten und einseitiger Leitbake mit einseitiger gelber Warnleuchte

**Längsabspernung zum Gehweg**  
durch Absperrschrankengitter  
Warnleuchten gemäß Teil B, Abschnitt 2.4.3 Absatz 2

**Querabspernung zum Gehweg**  
durch Absperrschrankengitter

**Längsabspernung zur Fahrbahn**  
durch einseitige Leitbaken  
Abstand max. 9 m

Teil B, Abschnitt 2.2.5 Absatz 3 ist zu beachten

### Fahrstreifenbegrenzung

- [ ] gelbe Markierung
- [ ] Leitschwelle
- [ ] Leitbord

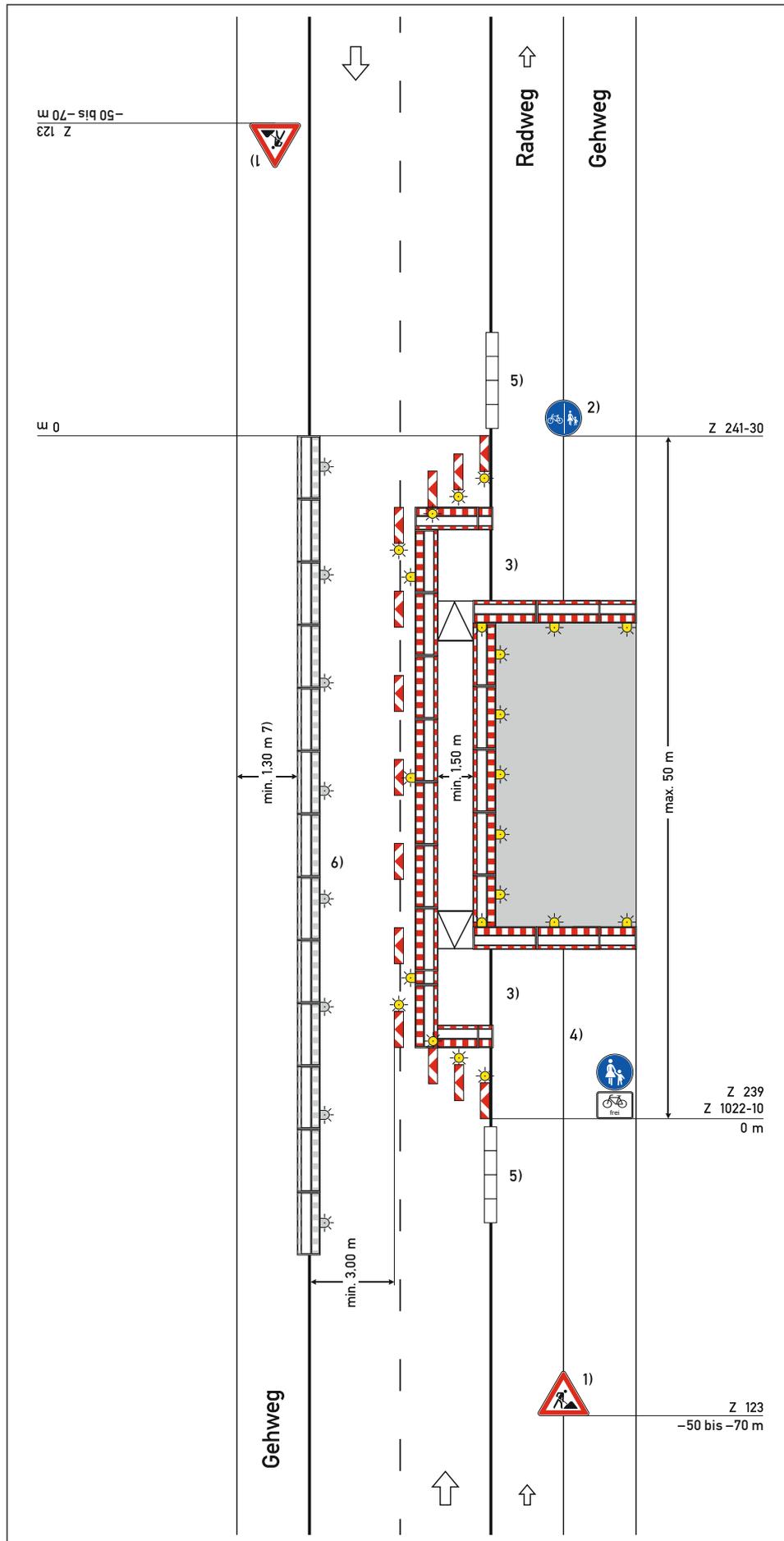
- 1) [ ] geringe Verkehrsstärke:  
30–50 m  
[ ] bei Richtungsfahrbahn:  
70–100 m
- 2) [ ] Podest und Rollstuhl-rampen sind vorhanden  
*Podest und Rollstuhlrampen sind Voraussetzung für die Anordnung dieses Plans, wenn die Bordsteinhöhe mehr als 3 cm beträgt.*

- 3) [ ] angerammt

- 4) [ ] zusätzlich Absperr-schrankengitter am Gehweg gegenüber  
[ ] erforderliche Länge und Lage gemäß beigefügtem Lageplan geprüft und angeordnet

- 5) andere Breiten siehe Teil B, Abschnitt 2.4.2

\*) Entfällt bei Einbahnstraßen und Richtungsfahrbahnen



## Regelplan B II/8

Sperrung des getrennten Geh- und Radweges  
 Notweg über Fahrbahn  
 Halbseitige Sperrung der Fahrbahn  
 Verkehrsregelung durch Verkehrszeichen  
 (bei Richtungsfahrbahnen analog)

**Querabspernung zur Fahrbahn**  
 durch doppelseitige Leitbaken mit doppelseitigen gelben Warnleuchten;  
 bei Richtungsfahrbahn einseitige Leitbaken mit einseitigen gelben Warnleuchten

**Querabspernung zum Gehweg**  
 durch Absperrschrankengitter

**Längsabspernung zum Gehweg**  
 durch Absperrschrankengitter  
 Warnleuchten gemäß Teil B, Abschnitt 2.4.3 Absatz 2

**Längsabspernung zur Fahrbahn**  
 durch doppelseitige Leitbaken  
 Abstand max. 9 m;  
 bei Einbahnstraße oder Richtungsfahrbahn einseitige Leitbaken

Teil B, Abschnitt 2.2.5 Absatz 3 ist zu beachten

1) [ ] geringe Verkehrsstärke:  
 30 – 50 m

[ ] bei Richtungsfahrbahn:  
 70 – 100 m

2) nur bei benutzungspflichtigen Radwegen

3) [ ] Podest und Rollstuhlrampen vorhanden

*Podest und Rollstuhlrampen sind Voraussetzung für die Anordnung dieses Plans, wenn die Bordsteinhöhe mehr als 3 cm beträgt.*

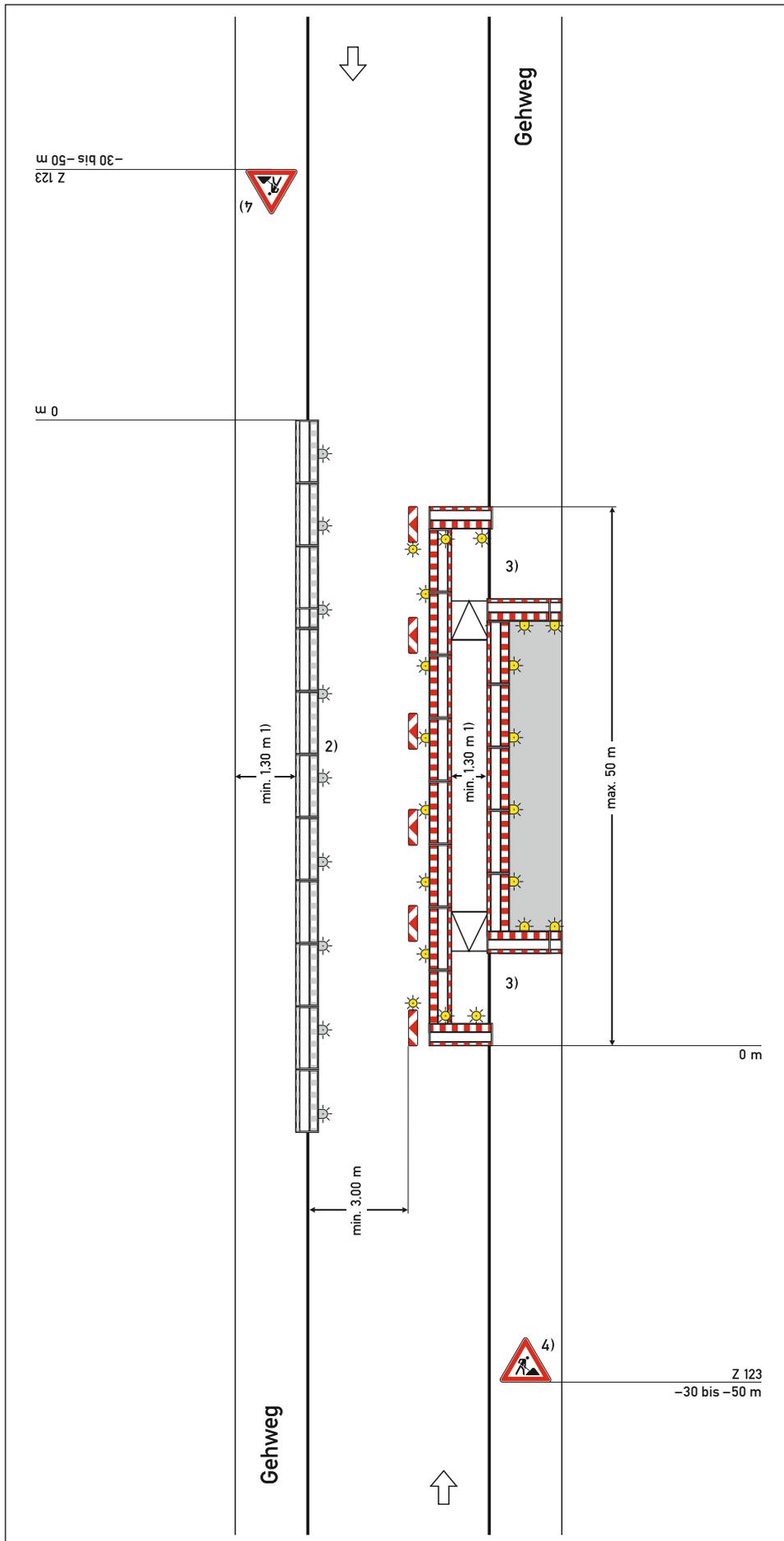
4) [ ] vorhandene durchgezogene Linie zur Trennung des Geh- und Radweges auszukreuzen

5) [ ] angerampelt

6) [ ] zusätzlich Absperrschrankengitter am Gehweg gegenüber

[ ] erforderliche Länge und Lage gemäß beigefügtem Lageplan geprüft und angeordnet

7) andere Breiten siehe Teil B, Abschnitt 2.4.2



**Regelplan B II/9**  
 Sperrung des Gehweges  
 Notweg über Fahrbahn geführt  
 Straße mit geringer Verkehrsstärke oder in geschwindigkeitsreduziertem Bereich und mit deutlicher Einengung (bei Seitenstreifen analog)

**Querabspernung zur Fahrbahn**  
 durch doppelseitige Leitbake mit doppelseitiger gelber Warnleuchte und doppelseitigem Absperrschrankengitter mit mindestens drei doppelseitigen gelben Warnleuchten

**Längsabspernung zur Fahrbahn**  
 durch doppelseitige Leitbaken Abstand max. 9 m

**Querabspernung zum Gehweg**  
 durch Absperrschrankengitter

**Längsabspernung zum Gehweg**  
 durch Absperrschrankengitter

Warnleuchten gemäß Teil B, Abschnitt 2.4.3 Absatz 2

Teil B, Abschnitt 2.2.5 Absatz 3 ist zu beachten

1) andere Breiten siehe Teil B, Abschnitt 2.4.2

2)  zusätzlich Absperrschrankengitter am Gehweg gegenüber

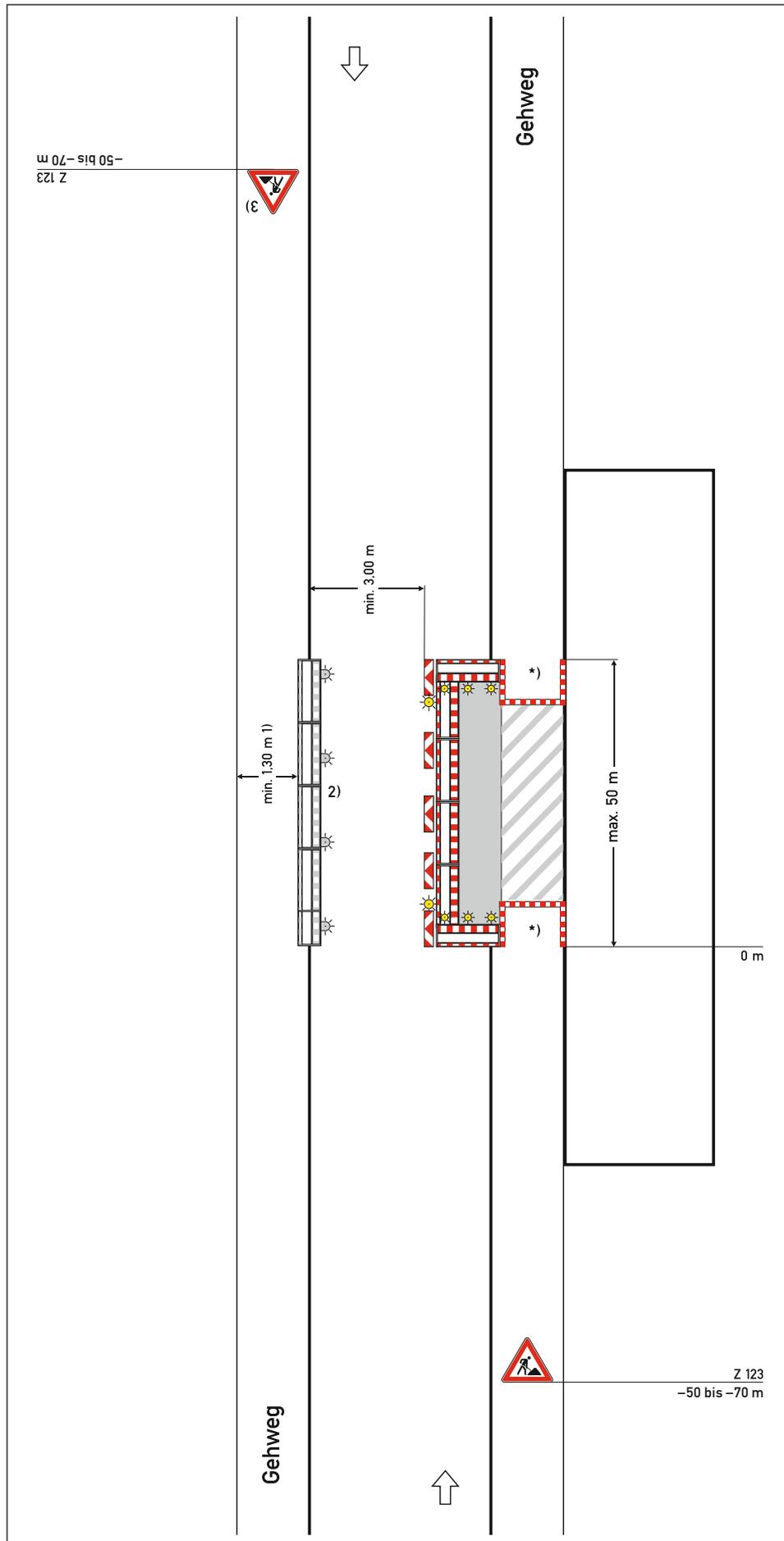
erforderliche Länge und Lage gemäß beigefügtem Lageplan geprüft und angeordnet

3)  Podest und Rollstuhlrampen vorhanden

*Podest und Rollstuhlrampen sind Voraussetzung für die Anordnung dieses Plans, wenn die Bordsteinhöhe mehr als 3 cm beträgt.*

4) Außerhalb eines geschwindigkeitsreduzierten Bereiches  
 - Z 121 bei 30 – 50 m  
 - Z 123 bei 50 – 70 m

05.21



## Regelplan B II/10

Fußgängerschutzschiene und Baustelleneinrichtung

### Querabsperungen

durch Absperrschrankengitter mit mindestens 3 einseitigen gelben Warnleuchten und doppelseitiger Leitbake mit doppelseitiger gelber Warnleuchte

### Längsabspernung

durch doppelseitige Leitbaken, Abstand max. 9 m

Teil B, Abschnitt 2.2.5 Absatz 3 ist zu beachten

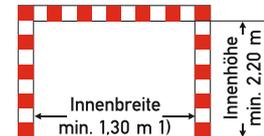
1) andere Breiten siehe Teil B, Abschnitt 2.4.2

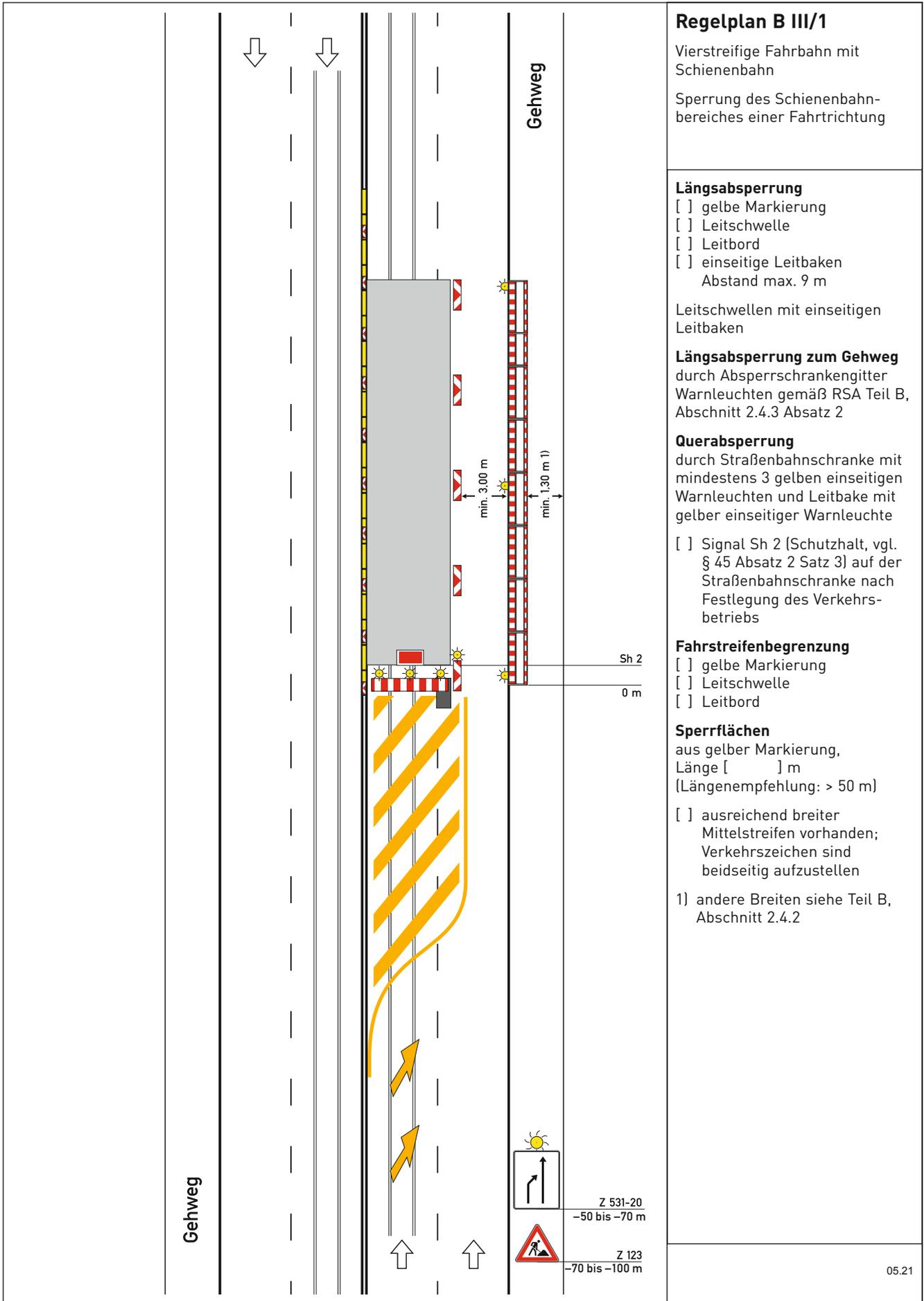
2) [ ] Absperrschrankengitter am Gehweg gegenüber anstatt zwischen Baufeld und Fahrbahn

[ ] erforderliche Länge und Lage gemäß beigefügtem Lageplan geprüft und angeordnet

3) entfällt bei Richtungsfahrbahn

\*) Eingangsbereich Fußgängertunnel





### Regelplan B III/1

Vierstreifige Fahrbahn mit Schienenbahn

Sperrung des Schienenbahnbereiches einer Fahrtrichtung

#### Längsabspernung

- gelbe Markierung
  - Leitschwelle
  - Leitbord
  - einseitige Leitbaken
- Abstand max. 9 m

Leitschwellen mit einseitigen Leitbaken

#### Längsabspernung zum Gehweg

durch Absperrschrankengitter Warnleuchten gemäß RSA Teil B, Abschnitt 2.4.3 Absatz 2

#### Querabspernung

durch Straßenbahnschranke mit mindestens 3 gelben einseitigen Warnleuchten und Leitbake mit gelber einseitiger Warnleuchte

- Signal Sh 2 (Schutzhalt, vgl. § 45 Absatz 2 Satz 3) auf der Straßenbahnschranke nach Festlegung des Verkehrsbetriebs

#### Fahrstreifenbegrenzung

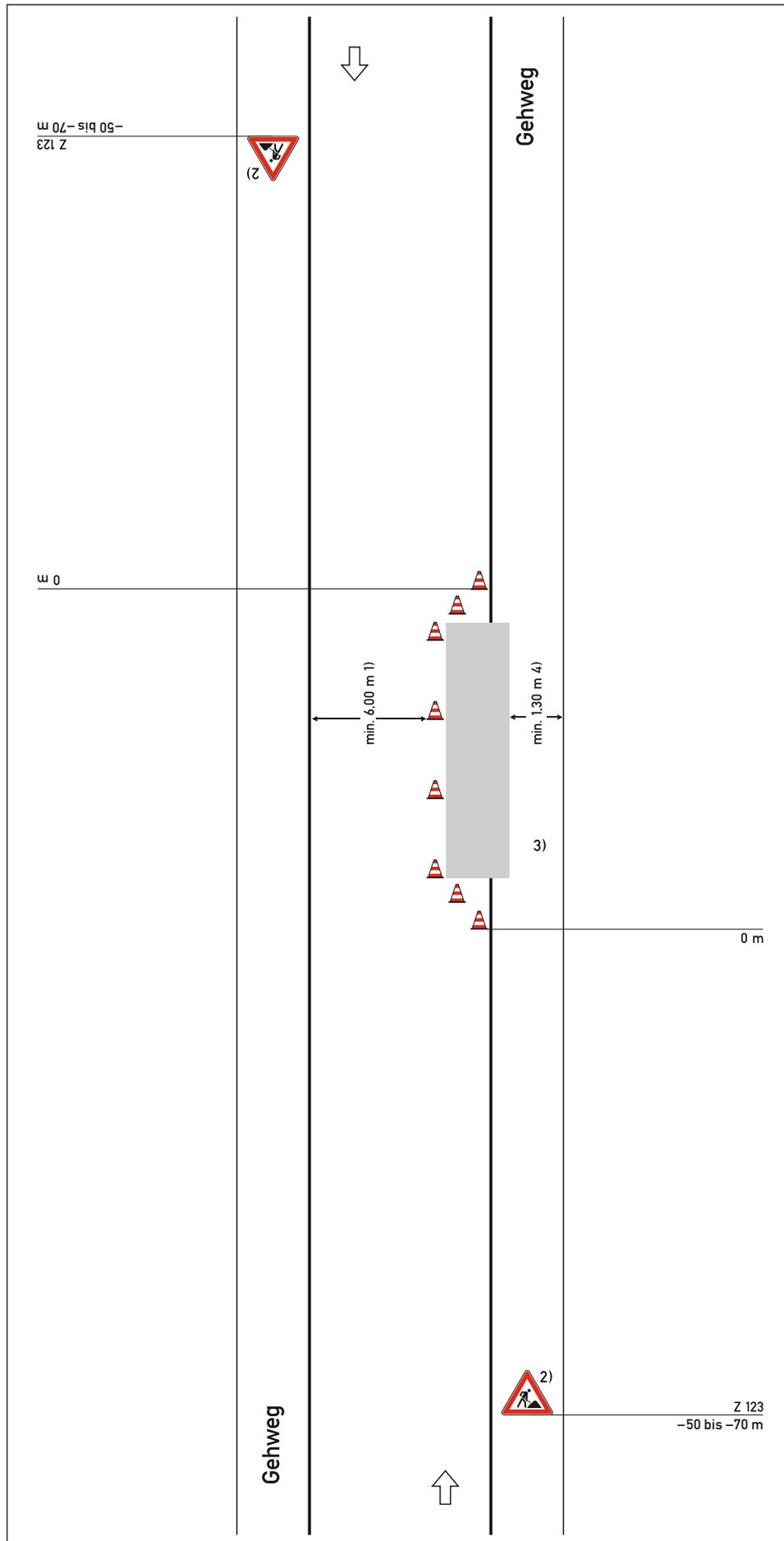
- gelbe Markierung
- Leitschwelle
- Leitbord

#### Sperrflächen

aus gelber Markierung, Länge [ ] m (Längeneempfehlung: > 50 m)

- ausreichend breiter Mittelstreifen vorhanden; Verkehrszeichen sind beidseitig aufzustellen

1) andere Breiten siehe Teil B, Abschnitt 2.4.2



### Regelplan B IV/1

Arbeitsstelle von kürzerer Dauer mit Einengung eines Fahrstreifens

#### Längsabspernung zur Fahrbahn

durch Leitkegel  
(Höhe min. 0,5 m)  
Abstand längs max. 9 m

#### Querabspernung zur Fahrbahn

durch Leitkegel  
(Höhe min. 0,5 m)  
Leitkegelabstand 1 m

1) kann bei geringer Verkehrsstärke unterschritten werden  
(siehe Teil B, Abschnitt 2.2.1)

2) [ ] geschwindigkeitsreduzierter Bereich

[ ] geringe Verkehrsstärke: 30 – 50 m

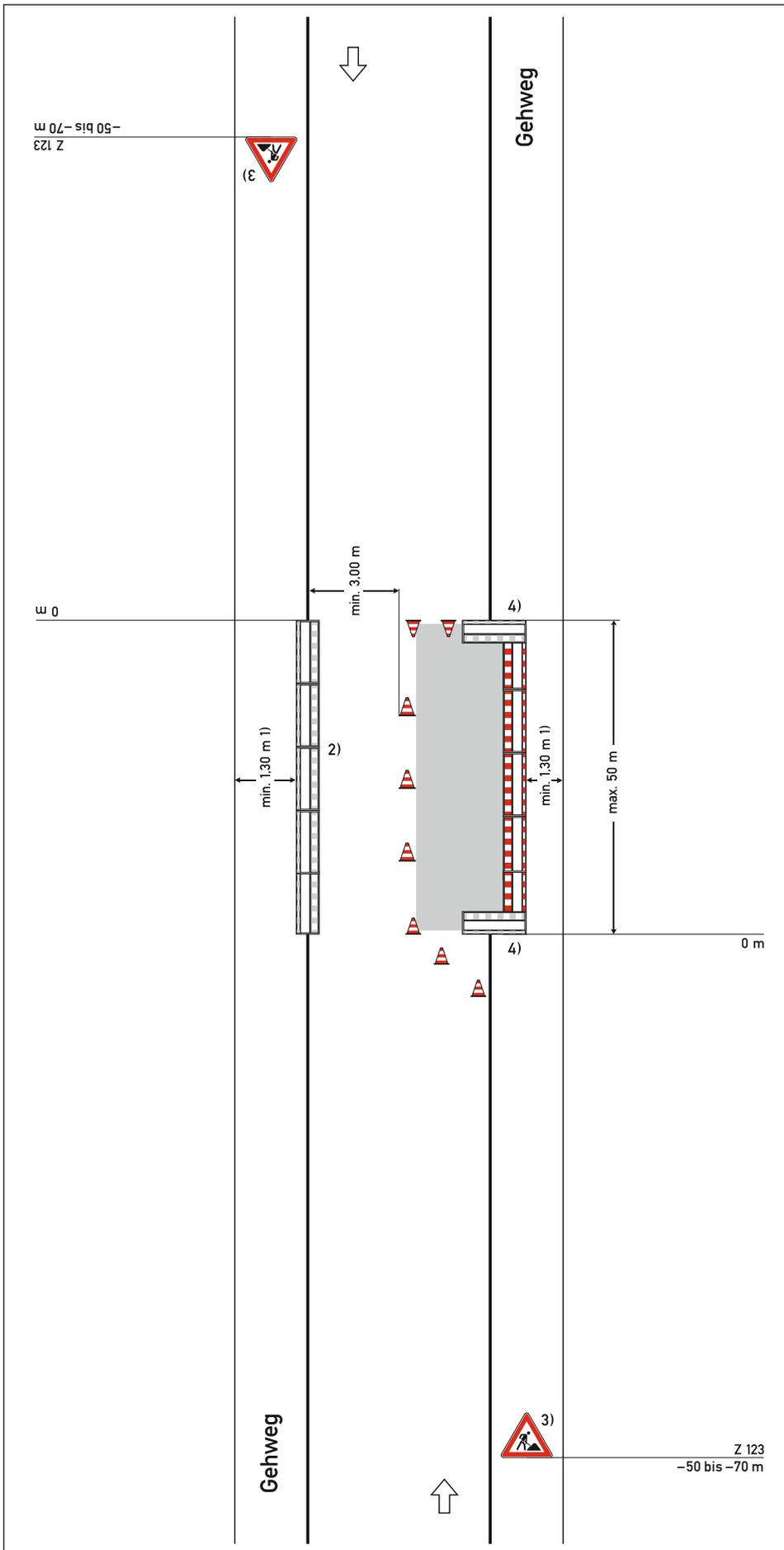
3) Wenn Fußgänger gefährdet werden, sind weitere Verkehrseinrichtungen anzuordnen.

[ ] Absperrschrankengitter angeordnet

*Es können zusätzliche Sicherungsmaßnahmen festgelegt werden.*

Teil B, Abschnitt 2.2.5 Absatz 3 ist zu beachten.

4) andere Breiten siehe Teil B, Abschnitt 2.4.2



### Regelplan B IV/2

Arbeitsstelle von kürzerer Dauer auf Straßen mit  $V_{zul} \leq 50$  km/h

#### Querabspernung

durch Leitkegel  
(Höhe min. 0,5 m)  
Leitkegelabstand 1 m

#### Längsabspernung zur Fahrbahn

durch Leitkegel  
(Höhe min. 0,5 m)  
Abstand längs max. 9 m

#### Längsabspernung zum Gehweg

durch Absperrschrankengitter  
Warnleuchten gemäß Teil B,  
Abschnitt 2.4.3 Absatz 2

Teil B, Abschnitt 2.2.5 Absatz 3  
ist zu beachten

#### Querabspernung

durch mindestens 3 Leitkegel  
(Höhe min. 0,5 m)  
Leitkegelabstand 1 m

1) andere Breiten siehe Teil B,  
Abschnitt 2.4.2

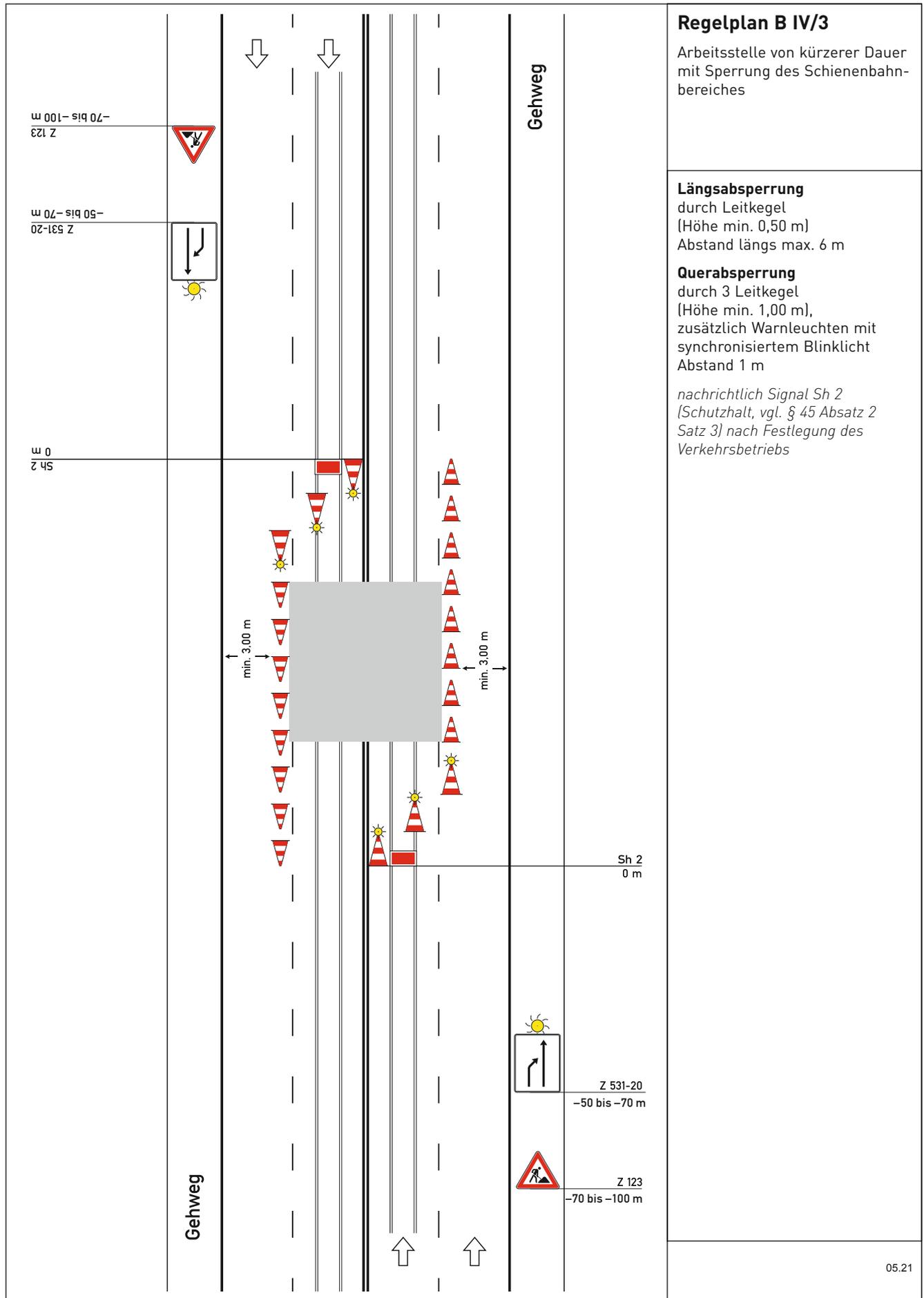
2) [ ] zusätzlich Absperr-  
schrankengitter am  
Gehweg gegenüber

[ ] erforderliche Länge und  
Lage gemäß beigefügtem  
Lageplan geprüft und  
angeordnet

3) [ ] geschwindigkeits-  
reduzierter Bereich

[ ] geringe Verkehrsstärke:  
30 – 50 m

4) [ ] Absperrschrankengitter  
am Baufeld  
siehe Teil B, Abschnitt 3.3  
Absatz 1



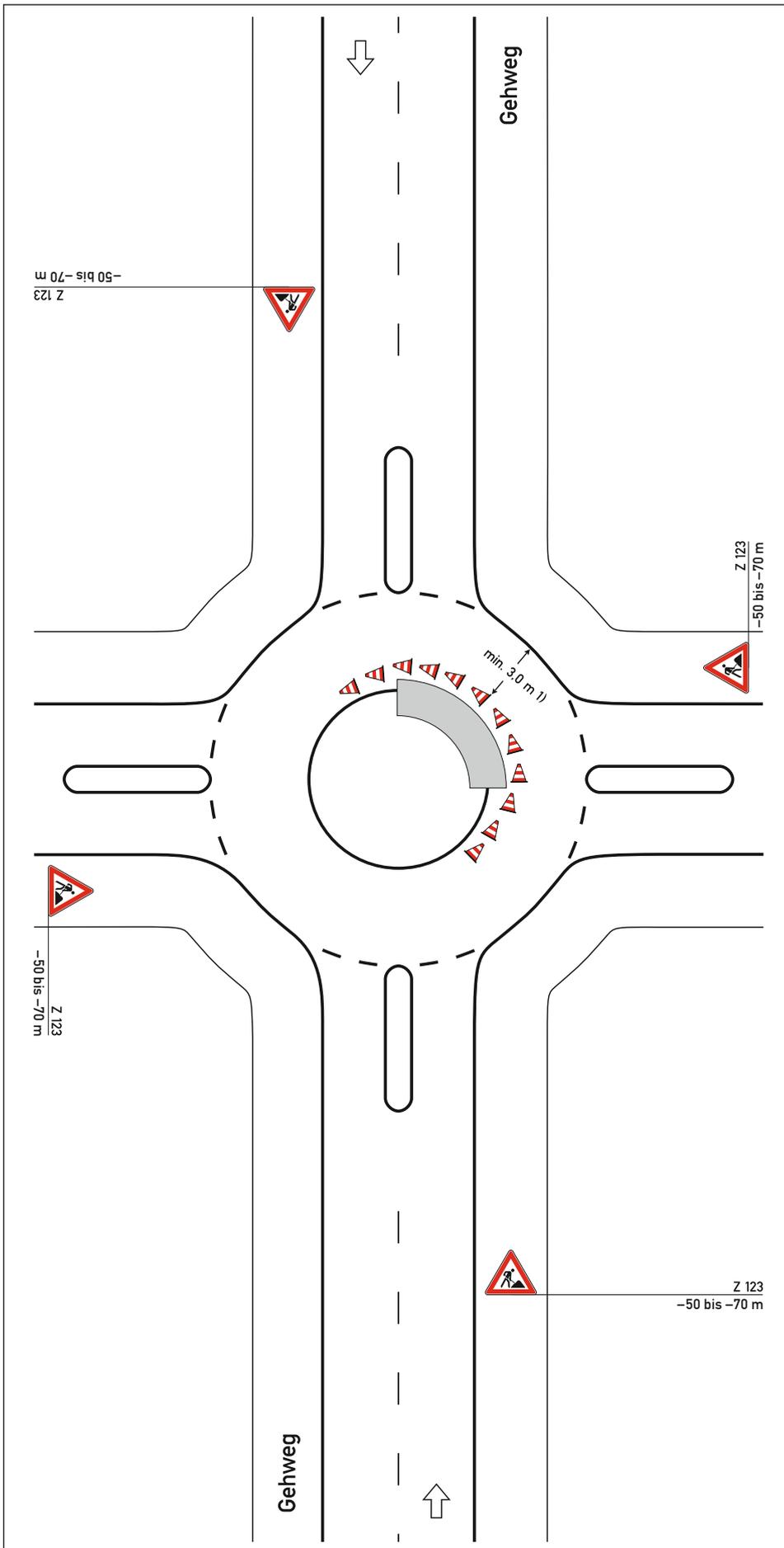
**Regelplan B IV/3**

Arbeitsstelle von kürzerer Dauer mit Sperrung des Schienenbahn-bereiches

**Längsabspernung**  
 durch Leitkegel  
 (Höhe min. 0,50 m)  
 Abstand längs max. 6 m

**Querabspernung**  
 durch 3 Leitkegel  
 (Höhe min. 1,00 m),  
 zusätzlich Warnleuchten mit  
 synchronisiertem Blinklicht  
 Abstand 1 m

*nachrichtlich Signal Sh 2  
 (Schutzhalt, vgl. § 45 Absatz 2  
 Satz 3) nach Festlegung des  
 Verkehrsbetriebs*



### Regelplan B IV/4

Zweistreifige Fahrbahn mit Kreisverkehr

Arbeitsstelle kürzerer Dauer  
(nur bei Tageslicht)

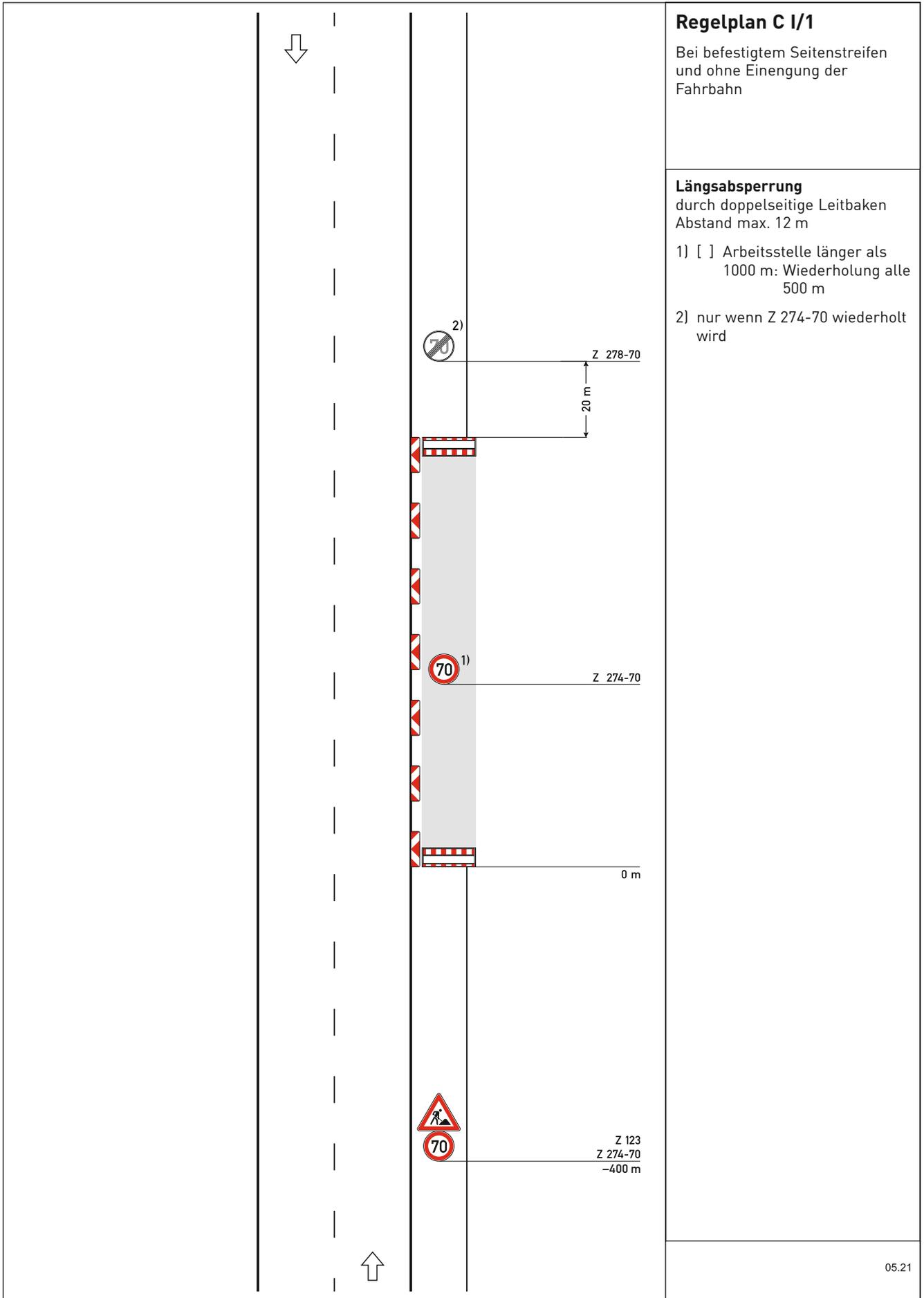
#### Längsabspernung

durch Leitkegel  
(Höhe min. 0,5 m)  
Abstand längs max. 2 m

1) [ ] Befahrbarkeit mittels  
Schleppkurven geprüft

## Regelpläne Teil C: Landstraßen

		Seite
<b>C I/1</b>	Bei befestigtem Seitenstreifen und ohne Einengung der Fahrbahn .....	93
<b>C I/2</b>	Bei befestigtem Seitenstreifen und ohne Einengung der Fahrbahn auf einen Fahrstreifen .....	94
<b>C I/3</b>	Verkehrsführung über Behelfsfahrstreifen .....	95
<b>C I/4</b>	Fahrbahn halbseitig gesperrt – Verkehrsregelung durch Verkehrszeichen ..	96
<b>C I/5</b>	Fahrbahn halbseitig gesperrt – Verkehrsregelung durch Lichtzeichenanlage	97
<b>C I/6</b>	Arbeitsstelle am Übergang vom Außer- in den Innerortsbereich Fahrbahn halbseitig gesperrt .....	98
<b>C I/7</b>	Dreistreifige Fahrbahn Sperrung des rechten Fahrstreifens der zweistreifigen Richtung .....	99
<b>C I/8</b>	Dreistreifige Fahrbahn Sperrung des linken Fahrstreifens der zweistreifigen Richtung .....	100
<b>C I/9</b>	Dreistreifige Fahrbahn – Sperrung der einstreifigen Richtung .....	101
<b>C I/10</b>	Arbeitsstellenumfahrung mit Behelfsfahrbahn .....	102
<b>C I/11</b>	Dreistreifige Fahrbahn Sperrung des rechten Fahrstreifens der zweistreifigen Richtung .....	103
<b>C I/12</b>	Zweistreifige Fahrbahn mit Kreisverkehr Verkehrsregelung durch Lichtzeichenanlage .....	104
<b>C I/13</b>	Zweistreifige Fahrbahn mit Kreisverkehr Verkehrsregelung durch Lichtzeichenanlage .....	105
<b>C II/1</b>	Arbeitsstelle von kürzerer Dauer mit Beschilderung auf Straßen mit geringer Verkehrsstärke (nur bei Tageslicht) .....	106
<b>C II/2</b>	Arbeitsstelle von kürzerer Dauer mit fahrbarer Absperrtafel (nur bei Tageslicht) .....	107
<b>C II/3</b>	Bewegliche Arbeitsstelle (nur bei Tageslicht und guten Sichtverhältnissen) .	108
<b>C II/4</b>	Fahrbahn halbseitig gesperrt – Verkehrsregelung durch Lichtzeichenanlage (nur bei Tageslicht und erhöhten Anforderungen nach RSA Teil C Abschnitt 3 Absatz 9) .....	109
<b>C II/5</b>	Arbeitsstelle von kürzerer Dauer dreistreifige Fahrbahn Sperrung der einstreifigen Richtung (nur bei Tageslicht) .....	110
<b>C II/6</b>	Arbeitsstelle von kürzerer Dauer auf dreistreifiger Fahrbahn Sperrung des linken Fahrstreifens der zweistreifigen Richtung bei Sperrung des rechten Fahrstreifens analog (nur bei Tageslicht) .....	111
<b>C II/7</b>	Arbeitsstelle von kürzerer Dauer auf dreistreifiger Fahrbahn Sperrung der einstreifigen Richtung (nur bei Tageslicht) .....	112
<b>C II/8</b>	Arbeitsstelle kürzerer Dauer auf zweistreifiger Fahrbahn mit Kreisverkehr (nur bei Tageslicht) .....	113
<b>C II/AmS 1</b>	Arbeitsstelle mit nicht befahrbarer Fläche in Fahrbahnmitte und Arbeitsfahrzeug mit Sonderrechten .....	114
<b>C II/AmS 2</b>	Arbeitsstelle mit nicht befahrbarer Fläche in Fahrbahnmitte und Arbeitsfahrzeug mit Sonderrechten unter Anhalten einer Fahrtrichtungg ..	115
<b>C II/AmS 3</b>	Arbeitsstelle mit örtlich fortschreitenden Arbeiten am Fahrbahnrand .....	116



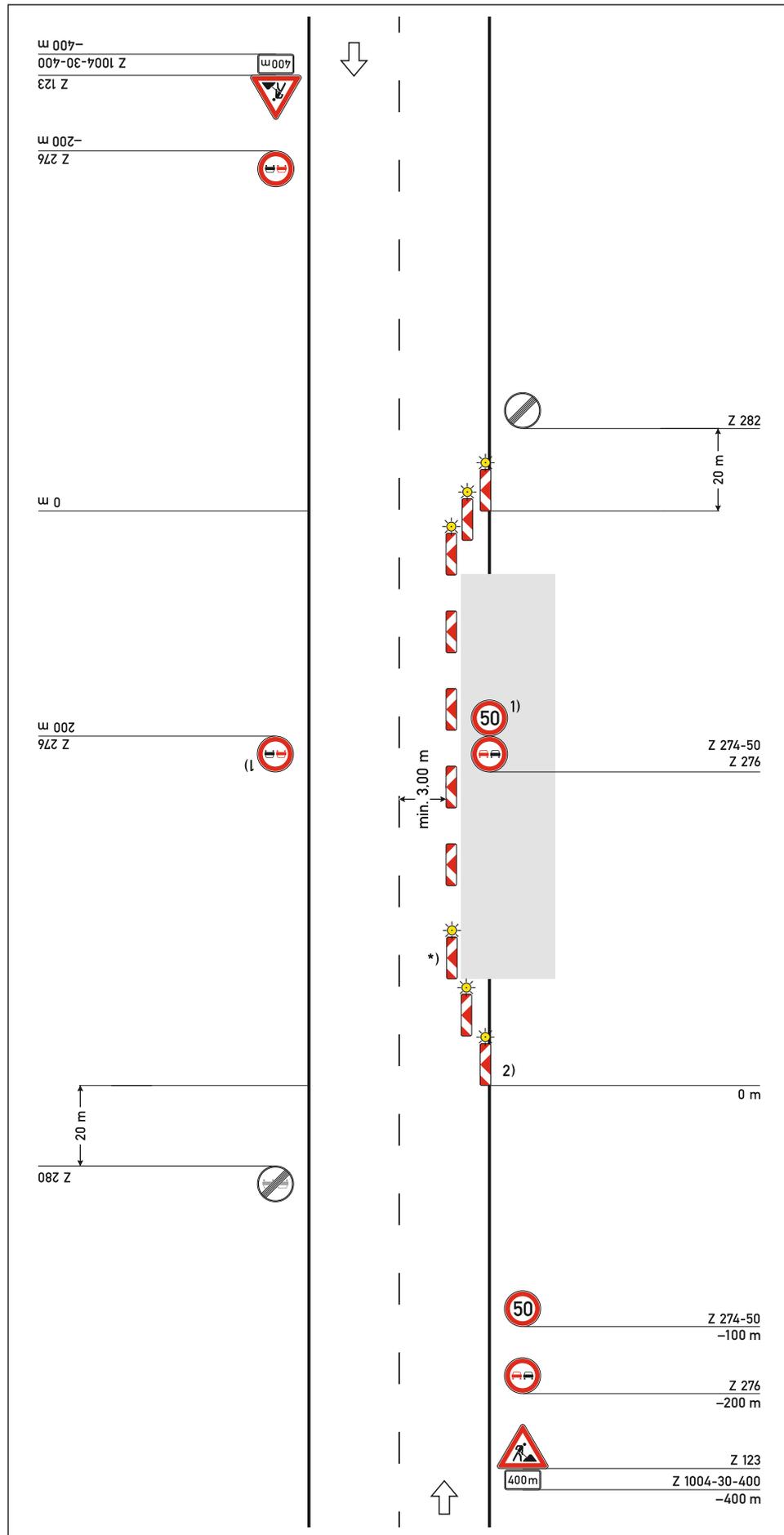
**Regelplan C I/1**

Bei befestigtem Seitenstreifen und ohne Einengung der Fahrbahn

**Längsabspernung**

durch doppelseitige Leitbaken  
Abstand max. 12 m

- 1) [ ] Arbeitsstelle länger als 1000 m: Wiederholung alle 500 m
- 2) nur wenn Z 274-70 wiederholt wird



### Regelplan C I/2

Bei befestigtem Seitenstreifen und ohne Einengung der Fahrbahn auf einen Fahrstreifen

#### Querabspernung

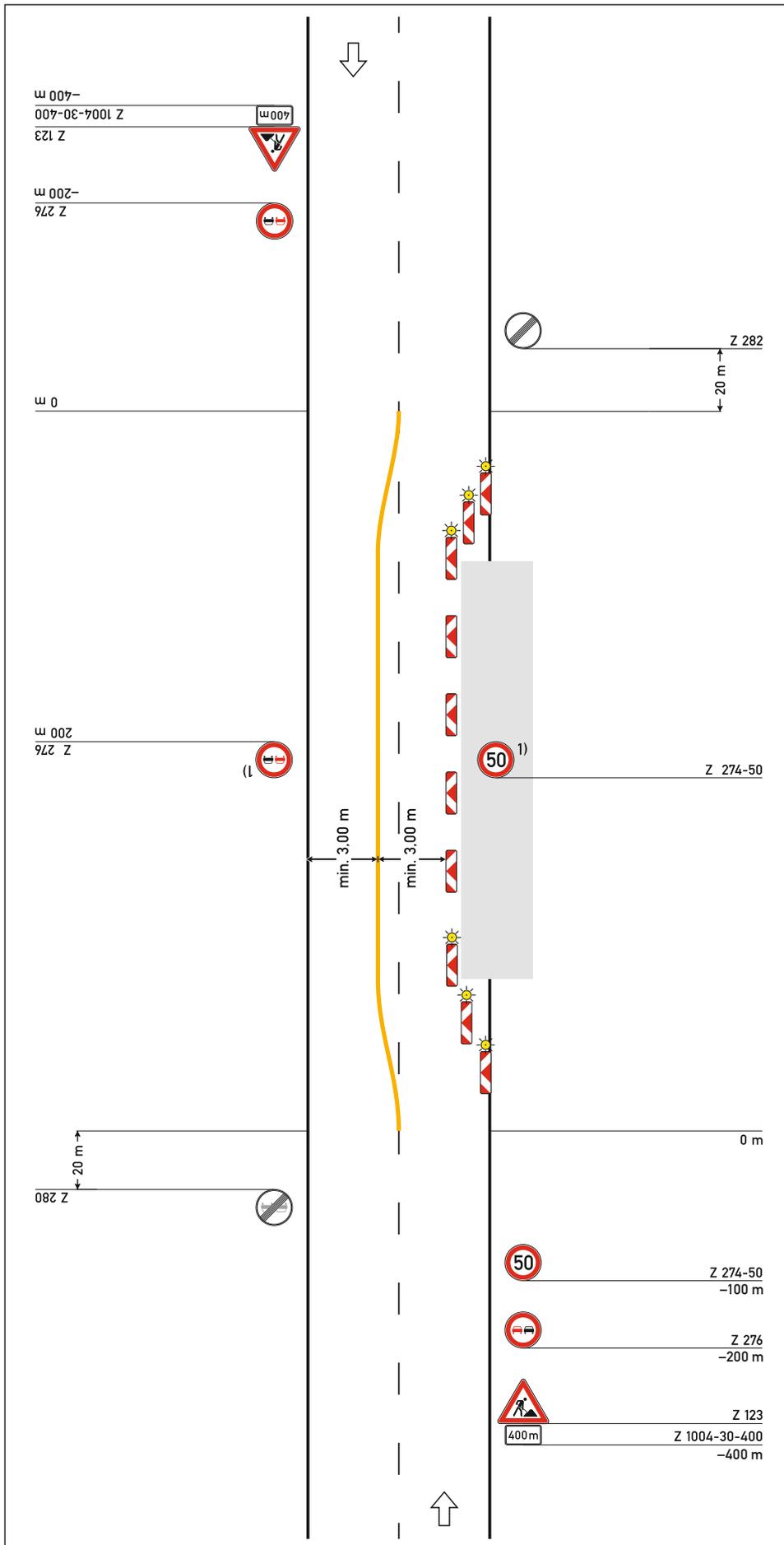
durch doppelseitige Leitbaken (min. 3)  
 Verziehungsmaß ca. 1:3  
 Abstand quer max. 0,6 m  
 doppelseitige gelbe Warnleuchte auf jeder Leitbake

[ ] Statt Leitbaken Absperreschranken am Ende der Arbeitsstelle angeordnet

#### Längsabspernung

durch doppelseitige Leitbaken  
 Abstand max. 12 m

- 1) [ ] Arbeitsstelle länger als 1000 m: Wiederholung alle 500 m
- 2) einseitige Leitbaken mit einseitiger gelber Warnleuchte
- \*) doppelseitige Leitbake mit doppelseitiger gelber Warnleuchte



### Regelplan C I/3

Verkehrsführung über Behelfsfahrtstreifen

#### Querabspernung

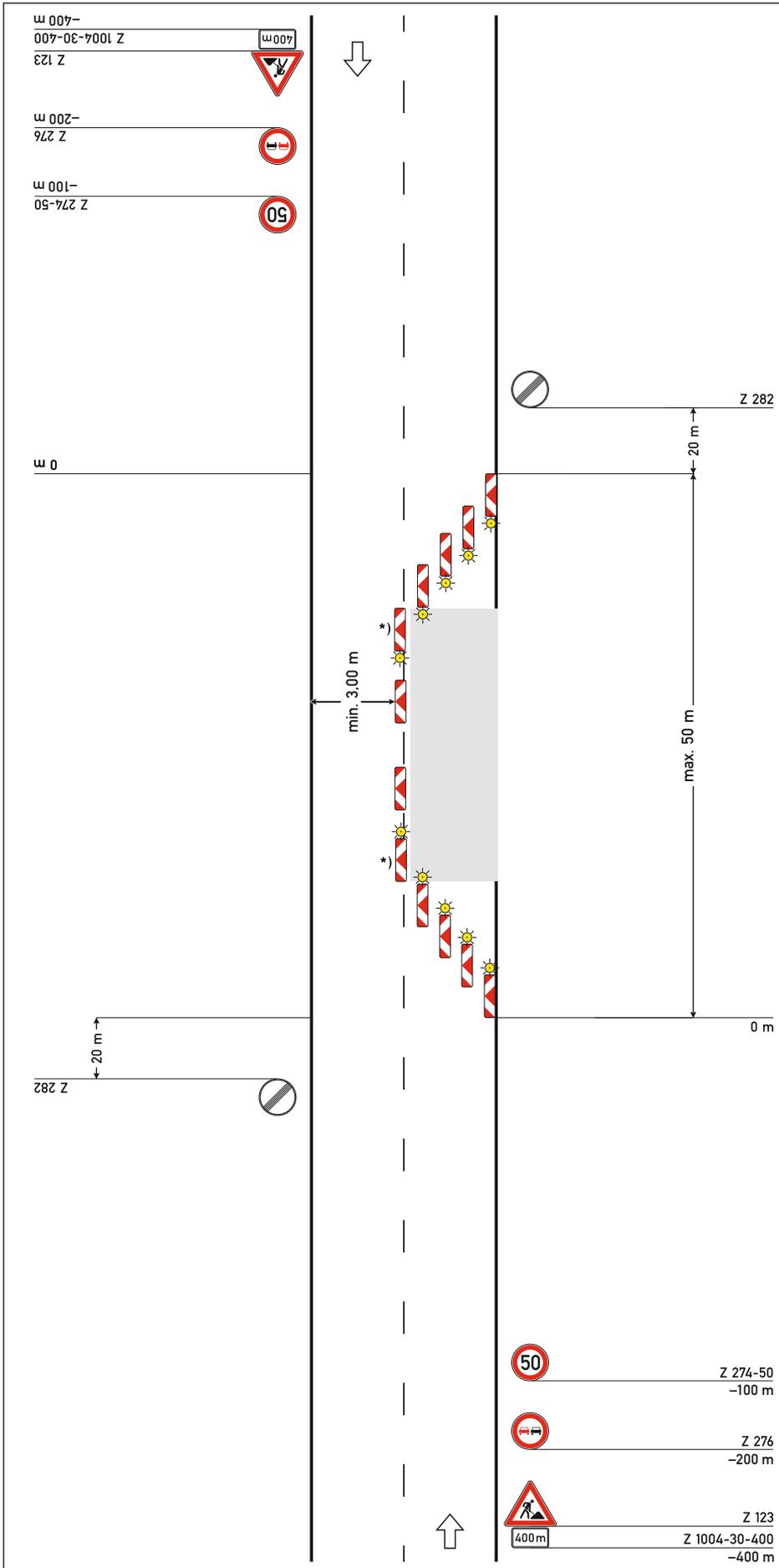
durch einseitige Leitbaken (min. 3)  
Verziehungsmaß ca. 1:3  
Abstand quer max. 0,6 m  
einseitige gelbe Warnleuchte auf jeder Leitbake

[ ] Statt Leitbaken Absperrschranken am Ende der Arbeitsstelle angeordnet

#### Längsabspernung

durch einseitige Leitbaken  
Abstand max. 12 m

1) Wiederholen bei Arbeitsstellen über 1000 m Länge im Abstand von 500 m



### Regelplan C I/4

Fahrbahn halbseitig gesperrt  
Verkehrsregelung durch Verkehrszeichen

#### Querabspernung

durch doppelseitige Leitbaken (min. 3)  
Verziehungsmaß ca. 1:3  
Abstand quer max. 0,6 m  
doppelseitige gelbe Warnleuchte auf jeder Leitbake

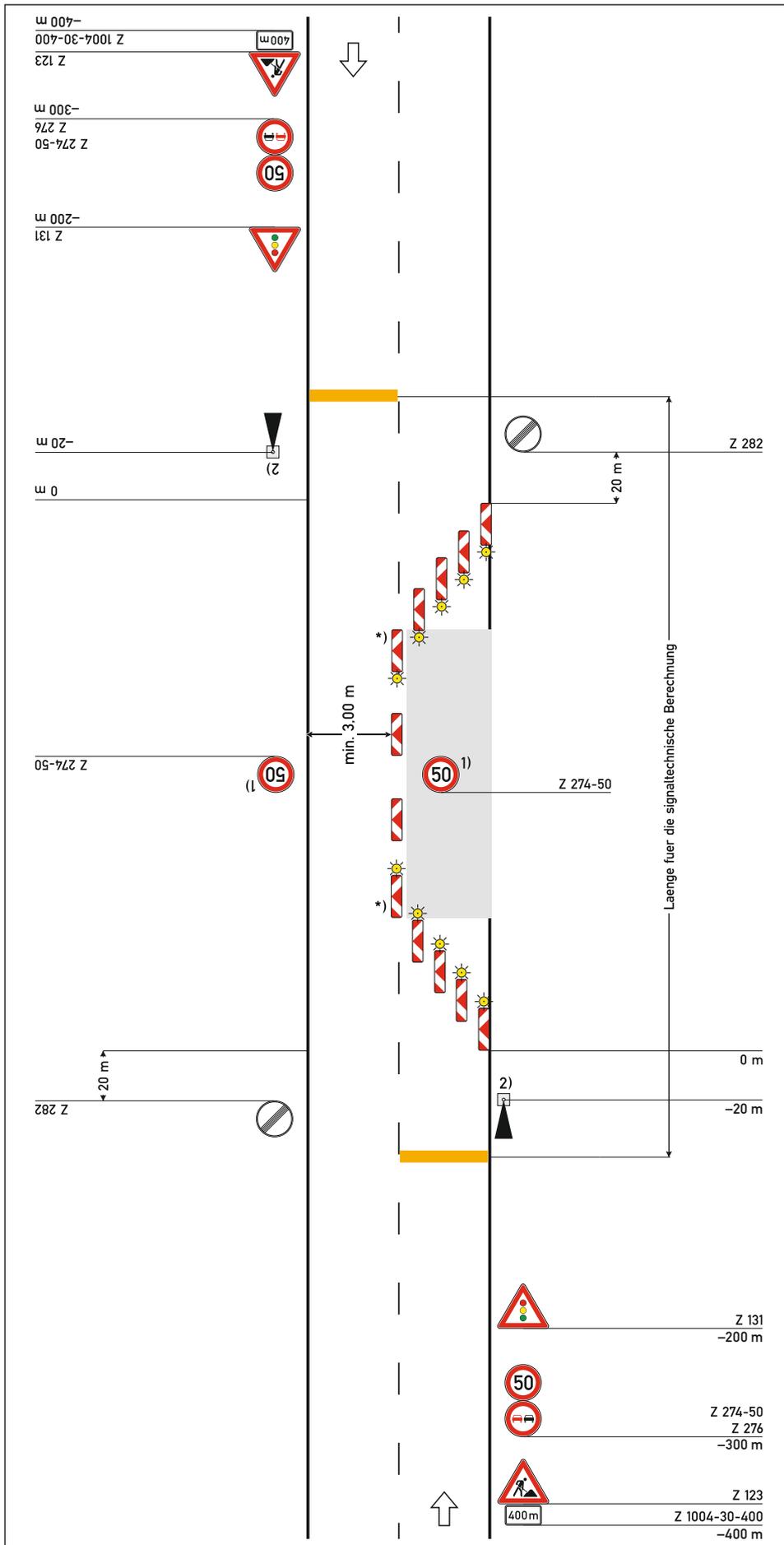
#### Längsabspernung

durch doppelseitige Leitbaken  
Abstand max. 12 m

#### Querabspernung

durch einseitige Leitbaken (min. 3)  
Verziehungsmaß ca. 1:3  
Abstand quer max. 0,6 m  
Einseitige gelbe Warnleuchte auf jeder Leitbake

\*) doppelseitige Leitbake und Warnleuchte



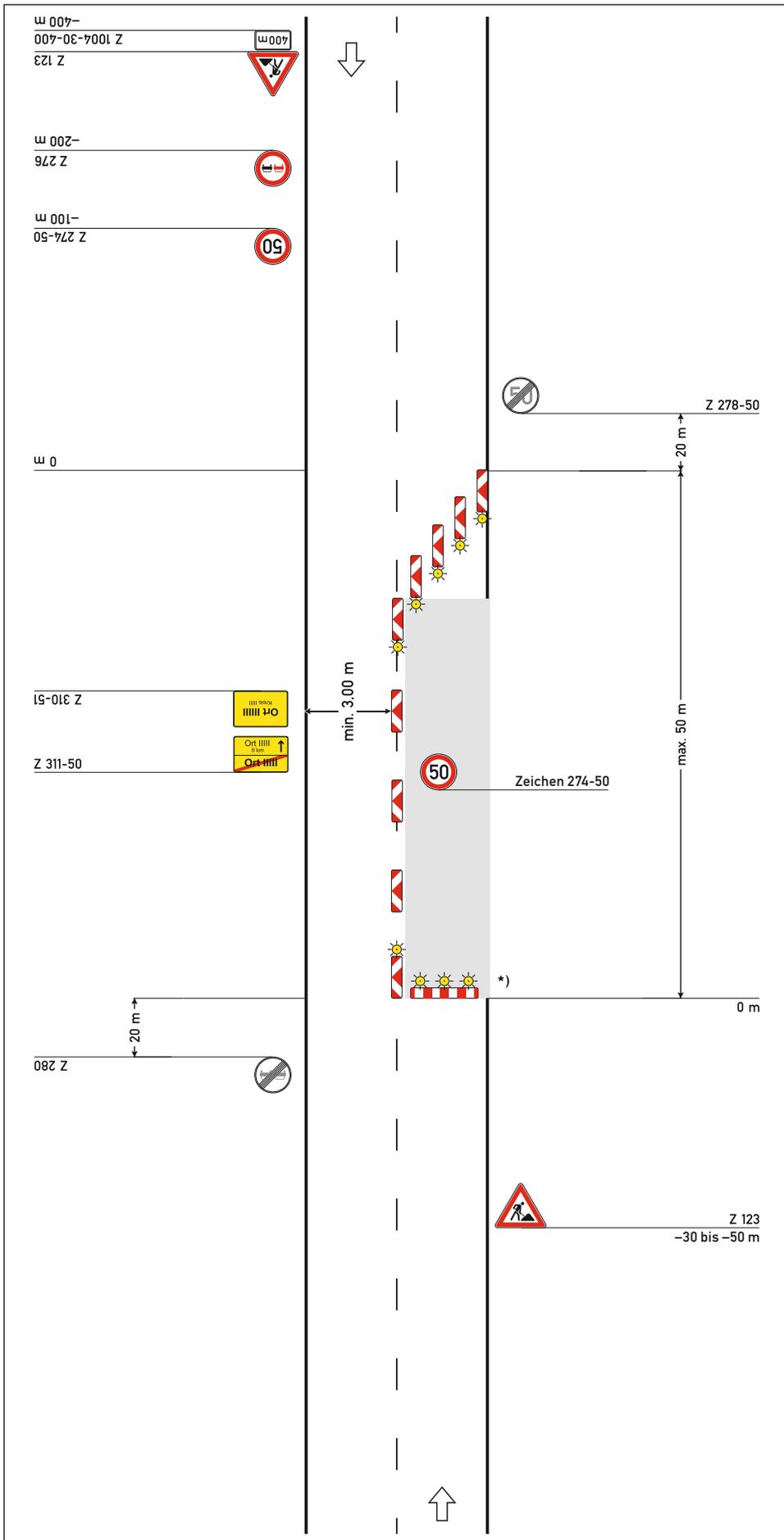
**Regelplan C I/5**  
 Fahrbahn halbseitig gesperrt  
 Verkehrsregelung durch  
 Lichtzeichenanlage

**Querabspernung**  
 durch doppelseitige Leitbaken  
 (min. 3)  
 Verziehungsmaß ca. 1:3  
 Abstand quer max. 0,6 m  
 doppelseitige gelbe Warnleuchte  
 auf jeder Leitbake

**Längsabspernung**  
 durch einseitige Leitbaken  
 Abstand max. 12 m

**Querabspernung**  
 durch einseitige Leitbaken  
 (min. 3)  
 Verziehungsmaß ca. 1:3  
 Abstand quer max. 0,6 m  
 Einseitige gelbe Warnleuchte auf  
 jeder Leitbake

- \*] doppelseitige Leitbake und  
 Warnleuchte
- 1) Wiederholen bei Arbeitsstel-  
 len über 1000 m Länge im  
 Abstand von 500 m
  - 2) [ ] Signalzeitenplan,  
 [ ] Signallageplan  
 [ ] Phasenfolgeplan  
 als Anlage beigefügt und  
 angeordnet
- möglichst verkehrabhängige  
 Schaltung anordnen*



## Regelplan C I/6

Arbeitsstelle am Übergang vom Außer- in den Innerortsbereich  
 Fahrbahn halbseitig gesperrt

### Querabsperzung

durch doppelseitige Leitbaken (min. 3) mit doppelseitigen gelben Warnleuchten  
 Verziehungsmaß ca. 1:3  
 Abstand quer max. 0,6 m

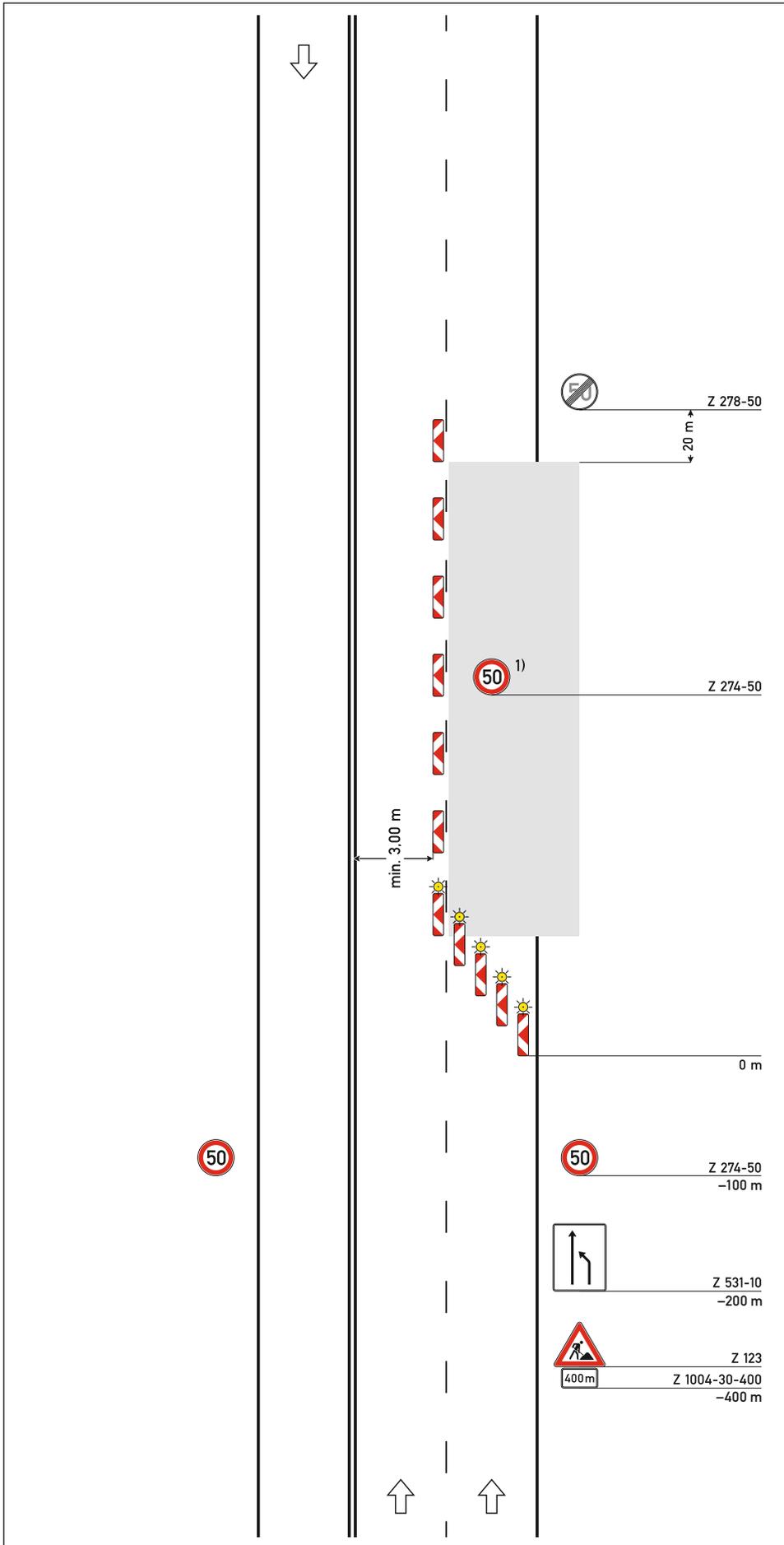
### Längsabsperzung

durch doppelseitige Leitbaken  
 Abstand max. 12 m, innerorts 9 m

### Querabsperzung

durch doppelseitige Leitbake mit doppelseitiger gelber Warnleuchte und Absperrschranken mit mindestens 3 einseitigen gelben Warnleuchten

\*) entsprechend Teil B bei Fußverkehr



### Regelplan C I/7

Dreistreifige Fahrbahn

Sperrung des rechten Fahrstreifens der zweistreifigen Richtung

#### Längsabspernung

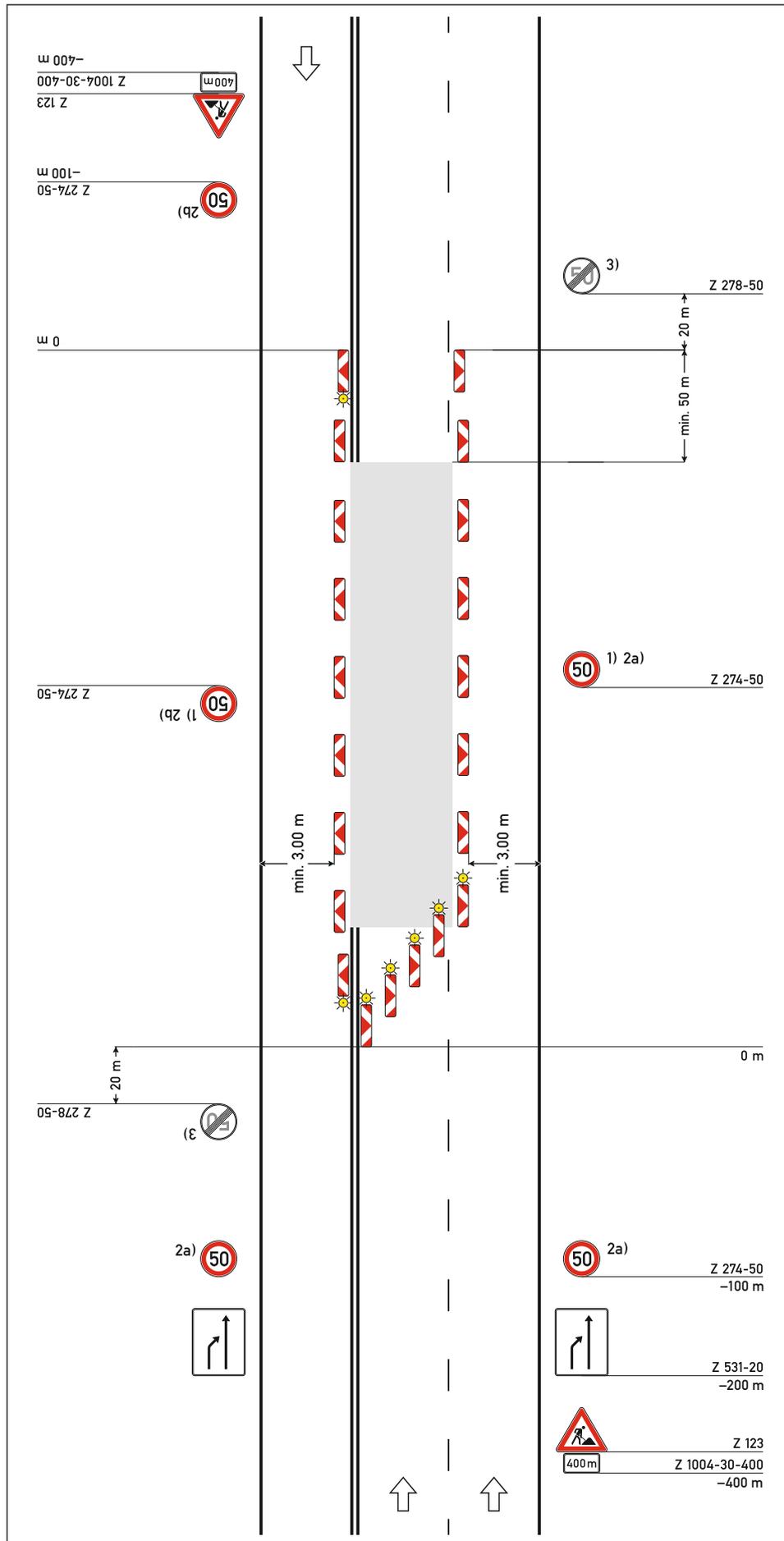
durch einseitige Leitbaken  
Abstand max. 12 m

#### Querabspernung

durch einseitige Leitbaken  
(min. 3) mit einseitigen gelben  
Warnleuchten

Verziehungsmaß ca. 1:3  
Abstand quer max. 0,6 m

1) Wiederholen bei Arbeitsstellen über 1000 m Länge im Abstand von 500 m



## Regelplan C I/8

Dreistreifige Fahrbahn

Sperrung des linken Fahrstreifens der zweistreifigen Richtung

### Längsabspernung

durch einseitige Leitbaken  
Abstand max. 12 m

### Querabspernung

durch einseitige Leitbaken  
(min. 3) einseitige gelbe  
Warnleuchte auf jeder Leitbake  
Verziehungsmaß ca. 1:3  
Abstand quer max. 0,6 m

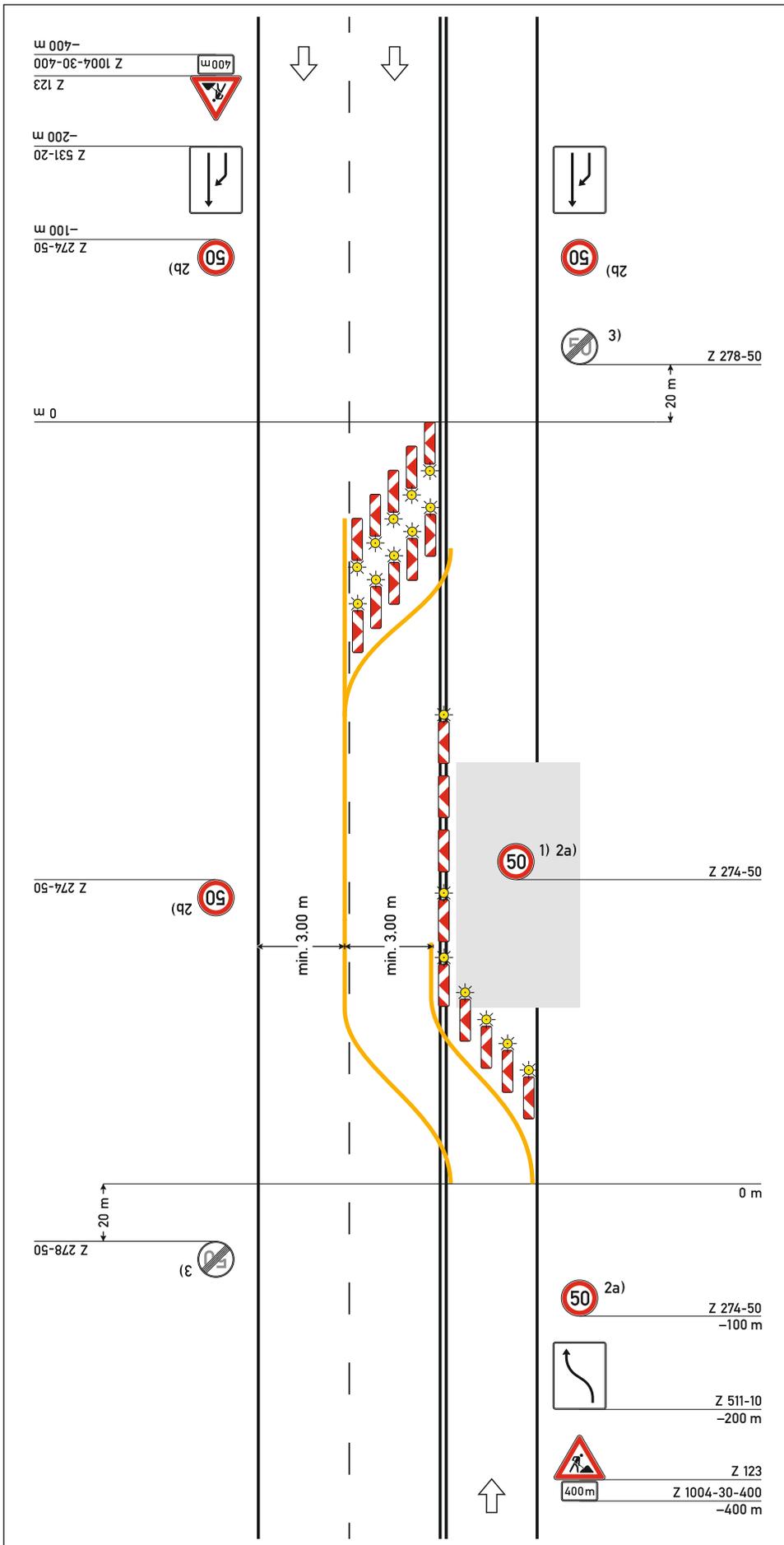
1) Wiederholen bei Arbeitsstellen über 1000 m Länge im Abstand von 500 m

2a) [ ] 70 km/h

2b) [ ] 70 km/h

*i.d.R. anzuordnen, wenn die Fahrstreifenbreite mindestens 3,25 m beträgt und zwischen den Verschwenkungen mehr als 1000 m liegen; Prüfung ist für jede Fahrtrichtung getrennt vorzunehmen*

3) Z 278-70, wenn Z 274-70 angeordnet ist



### Regelplan C I/9

Dreistreifige Fahrbahn  
Sperrung der einstreifigen Richtung

**Querabspernung**  
durch einseitige Leitbaken (min. 3)  
Verziehungsmaß ca. 1:3  
Abstand max. quer 0,6 m  
mit einseitiger gelber Warnleuchte auf jeder Leitbake

**Längsabspernung**  
durch einseitige Leitbaken  
Abstand max. 12 m

**Verschwenkung und Rückverschwenkung**  
durch einseitige Leitbaken (min. 3)  
Verschwenkungsmaß ca. 1:10  
Abstand max. quer 0,6 m  
mit einseitiger gelber Warnleuchte auf jeder Leitbake

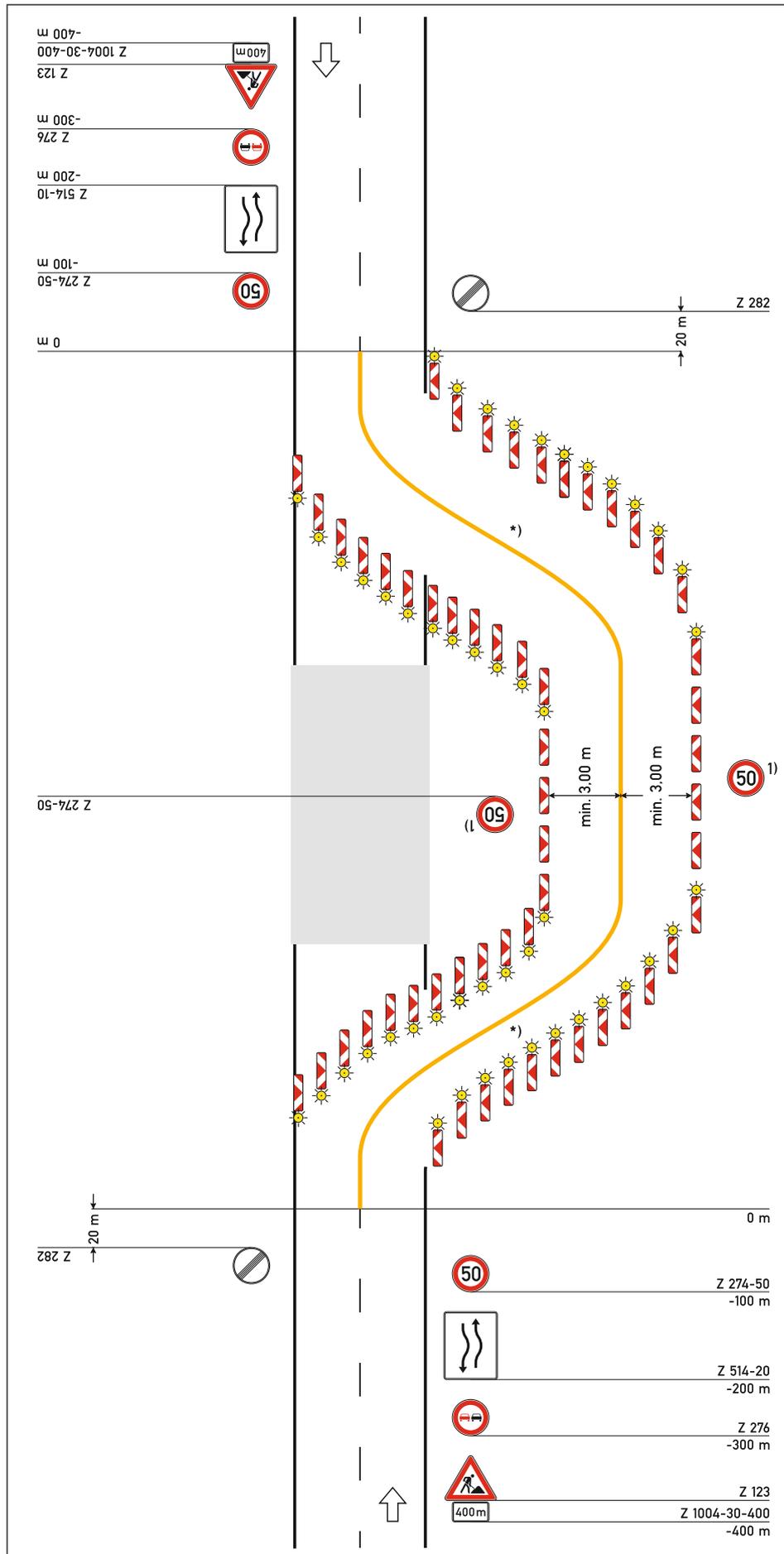
**Fahrfstreifenbegrenzung**  
[ ] durch gelbe Markierung  
[ ] durch Leitschwellen

1) Wiederholen bei Arbeitsstellen über 1000 m Länge im Abstand von 500 m

2a) [ ] 70 km/h  
2b) [ ] 70 km/h

*i.d.R. anzuordnen, wenn die Fahrfstreifenbreite mindestens 3,25 m beträgt und zwischen den Verschwenkungen mehr als 1000 m liegen; Prüfung ist für jede Fahrtrichtung getrennt vorzunehmen*

3) Z 278-70, wenn Z 274-70 angeordnet ist



## Regelplan C I/10

Arbeitsstellenumfahrung mit Behelfsfahrbahn

### Querabspernung

durch einseitige Leitbaken mit einseitigen gelben Warnleuchten auf jeder Leitbake  
Verschwenkungsmaß ca. 1:10  
Abstand quer max. 0,6 m

### Fahrstreifenbegrenzung

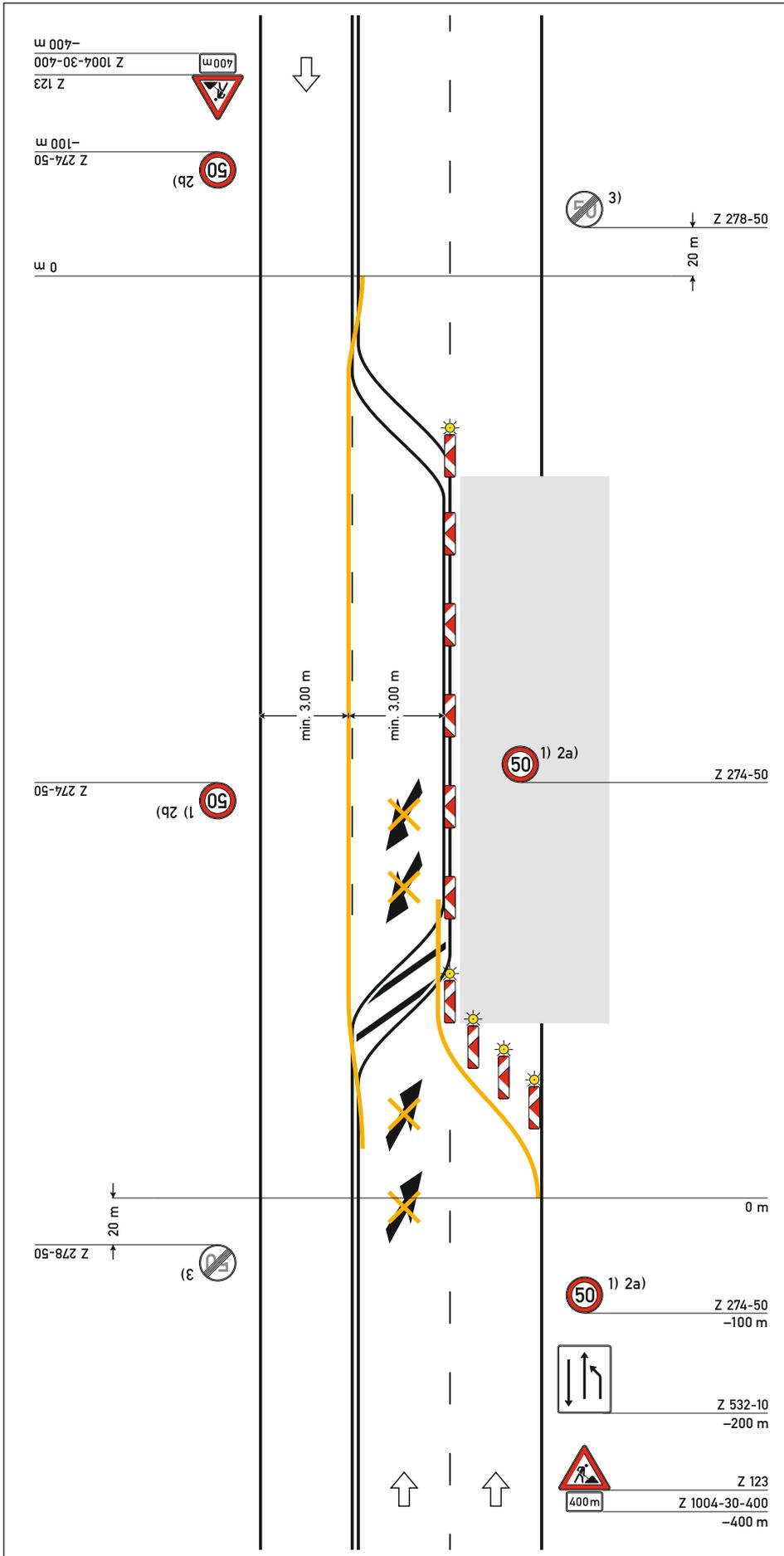
[ ] durch gelbe Markierung  
[ ] durch Leitschwellen

### Längsabspernung

durch einseitige Leitbaken

1) Wiederholen bei Umfahrungen von über 1000 m Länge im Abstand von 500 m

\*) die Verschwenkungen sind mittels Schleppkurven zu bemessen, bei Bedarf sind linsenförmige Trennbereiche einzurichten



### Regelplan C I/11

Dreistreifige Fahrbahn

Sperrung des rechten Fahrstreifens der zweistreifigen Richtung

#### Querabspernung

durch einseitige Leitbaken (min. 3)  
 Verziehungsmaß ca. 1:3  
 Abstand quer max. 0,6 m  
 einseitige gelbe Warnleuchte auf jeder Leitbake

#### Längsabspernung

durch einseitige Leitbaken  
 Abstand max. 12 m

#### Fahrstreifenbegrenzung

durch  
 gelbe Markierung  
 Leitschwellen  
 Leitborde

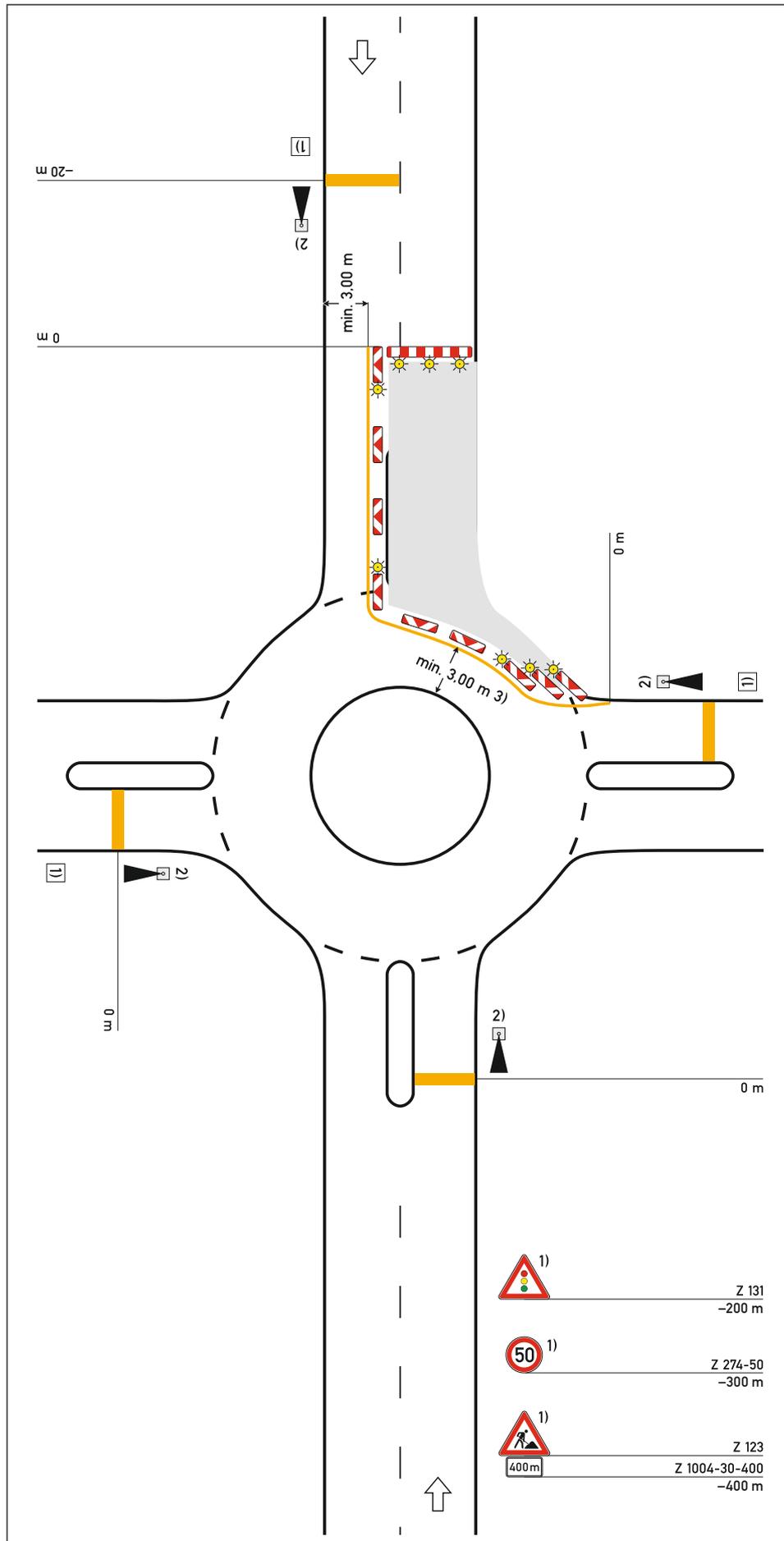
1) Wiederholen bei Arbeitsstellen über 1000 m Länge im Abstand von 500 m

2a)  70 km/h

2b)  70 km/h

*i.d.R. anzuordnen, wenn die Fahrstreifenbreite mindestens 3,25 m beträgt; Prüfung ist für jede Fahrtrichtung getrennt vorzunehmen*

3) Z 278-70, wenn Z 274-70 angeordnet ist



## Regelplan C I/12

Zweistreifige Fahrbahn mit Kreisverkehr

Verkehrsregelung durch Lichtzeichenanlage

- [ ] Einrichtung einer Umleitung
- [ ] Anpassung der vorhandenen Verkehrszeichen gemäß Eintragung

### Querabspernung

durch Absperrschranken mit mindestens 3 einseitigen gelben Warnleuchten und doppelseitige Leitbake mit doppelseitiger gelber Warnleuchte

### Längsabspernung auf Fahrbahn des Knotenpunktarms

doppelseitige Leitbaken, Abstand max. 12 m

### Längsabspernung auf Kreisfahrbahn

durch einseitige Leitbaken, Abstand max. 5 m

### Querabspernung auf Kreisfahrbahn

einseitige Leitbaken mit einseitigen gelben Warnleuchten Verziehungsmaß 1:3 Abstand quer max. 0,6 m

1) Beschilderung für alle anderen Zufahrten analog

2) [ ] Signalzeitenplan, [ ] Signallageplan [ ] Phasenfolgeplan als Anlage beigelegt und angeordnet

*möglichst verkehrsabhängige Schaltung anordnen*

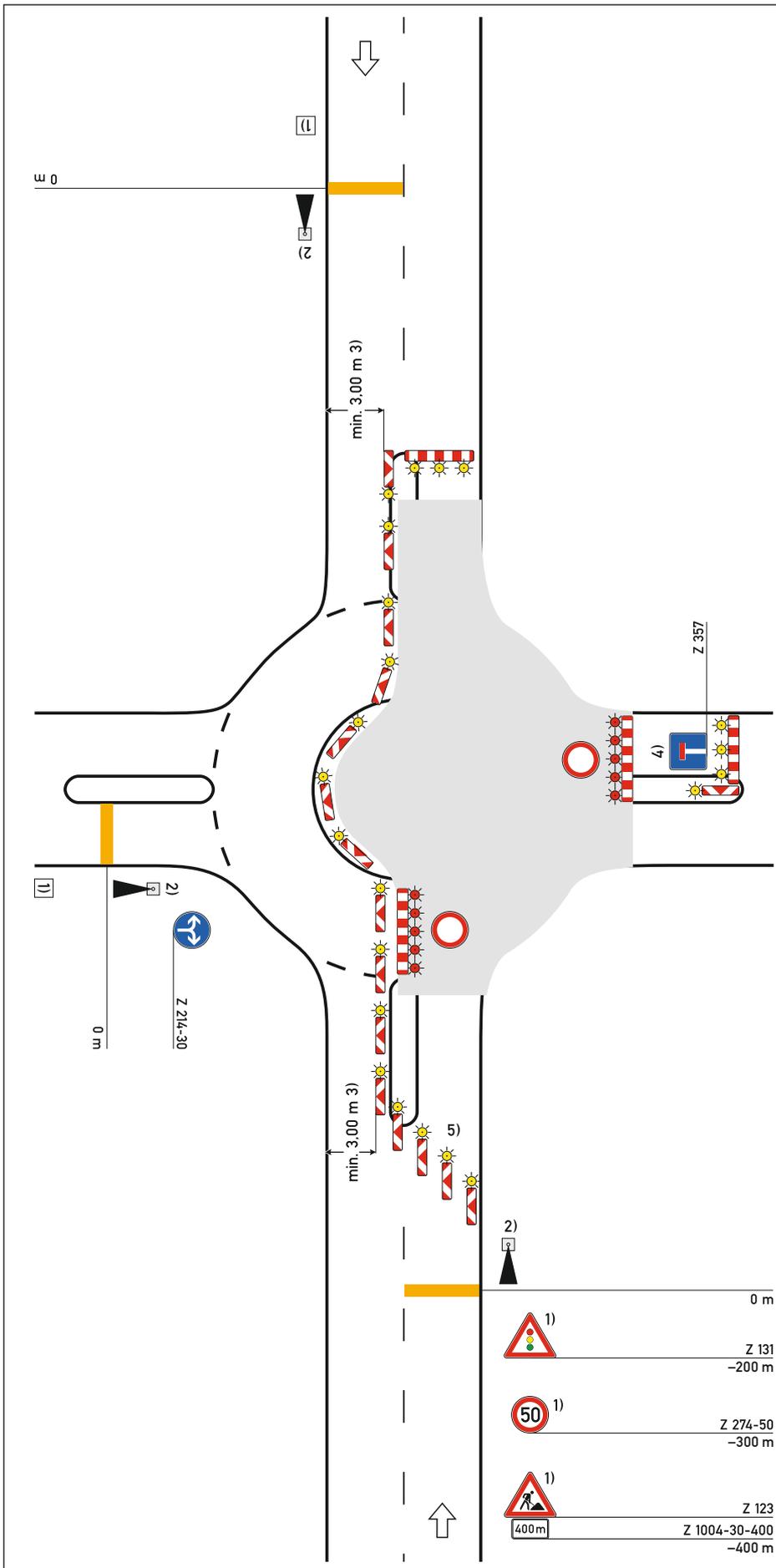
*an den nicht unmittelbar von der Arbeitsstelle betroffenen Zufahrten kann sich (DUNKEL-GELB-ROT-DUNKEL) als Signalfolge empfehlen*

3) [ ] Befahrbarkeit mittels Schleppkurven geprüft

 1) Z 131  
-200 m

 1) Z 274-50  
-300 m

 1) Z 123  
 400m Z 1004-30-400  
-400 m



### Regelplan C I/13

Zweistreifige Fahrbahn mit Kreisverkehr

Verkehrsregelung durch Lichtzeichenanlage

- [ ] Einrichtung einer Umleitung
- [ ] Anpassung der vorhandenen Verkehrszeichen gemäß Eintragung

#### Querabspernung

durch Absperrschranken mit mindestens 3 einseitigen gelben Warnleuchten und doppelseitige Leitbake mit doppelseitiger gelber Warnleuchte

#### Längsabspernung auf Fahrbahn

durch doppelseitige Leitbaken mit doppelseitigen gelben Warnleuchten, Abstand max. 3 m

#### Querabspernung auf Fahrbahn

durch Absperrschranken mit 5 roten Warnleuchten

1) Anordnung für alle anderen Zufahrten analog

- 2) [ ] Signalzeitenplan,
- [ ] Signallageplan
- [ ] Phasenfolgeplan

als Anlage beigefügt und angeordnet

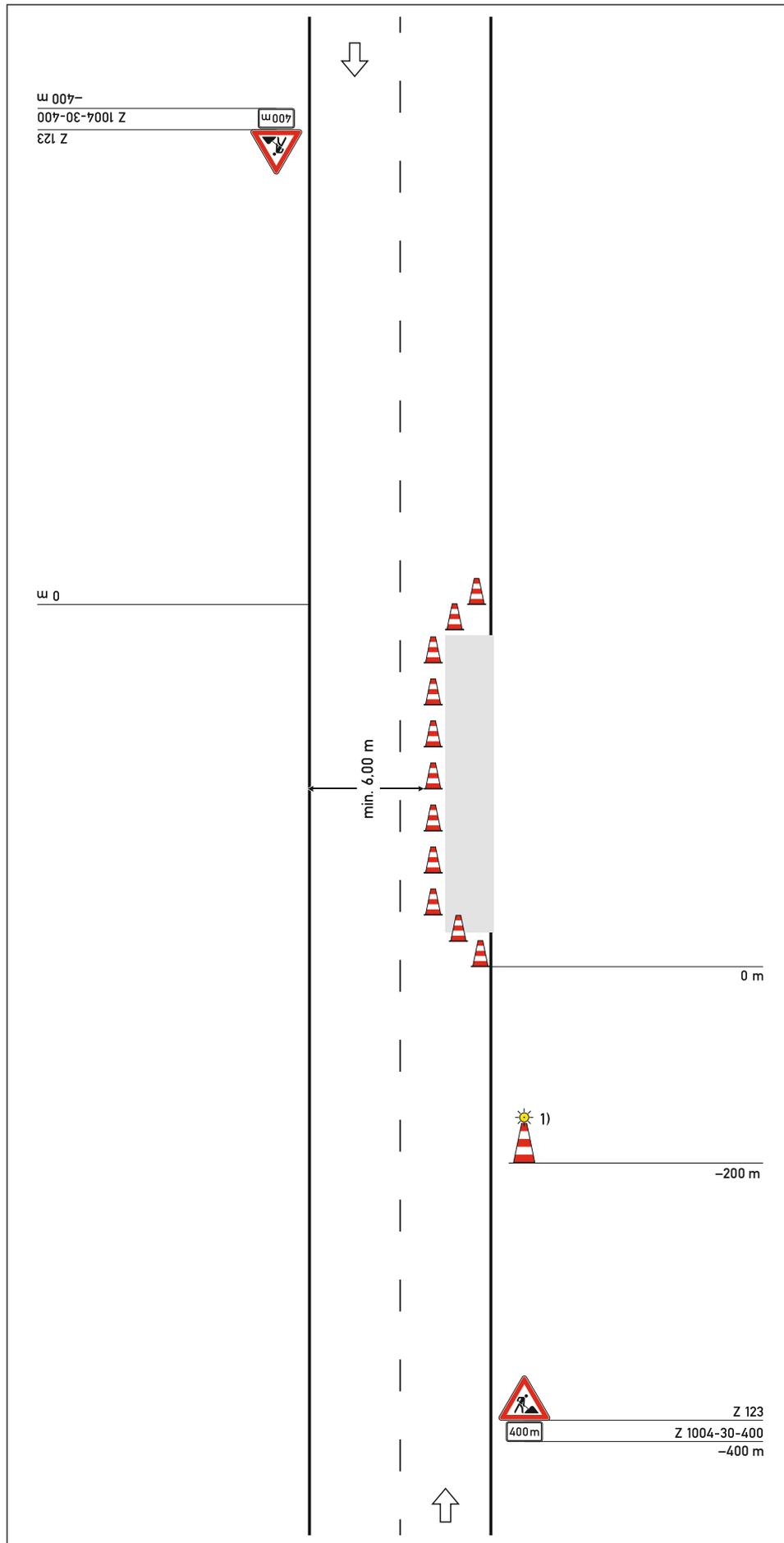
*möglichst verkehrsabhängige Schaltung anordnen*

3) [ ] Befahrbarkeit mittels Schleppkurven geprüft

4) [ ] unmittelbar hinter der letzten vorgelagerten Kreuzung oder Einmündung Z 357 entsprechend der tatsächlichen Durchlässigkeit angeordnet

5) einseitige Leitbaken mit einseitiger gelber Warnleuchte Verziehungsmaß 1:3

05.21



**Regelplan C II/1**

Arbeitsstelle von kürzerer Dauer mit Beschilderung auf Straßen mit geringer Verkehrsstärke (nur bei Tageslicht)

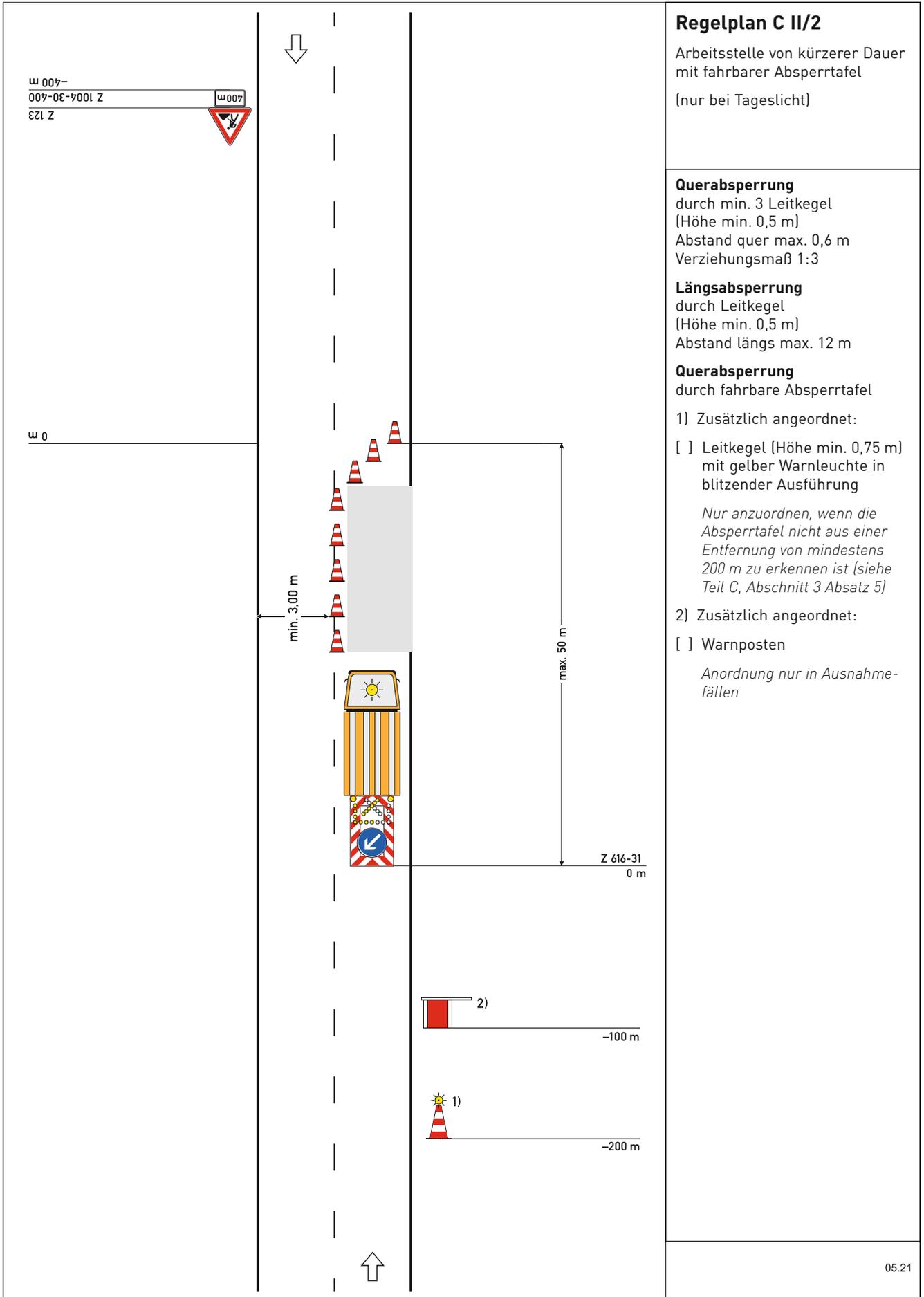
**Längsabspernung**  
 durch Leitkegel  
 (Höhe min. 0,5 m)  
 Abstand längs max. 12 m

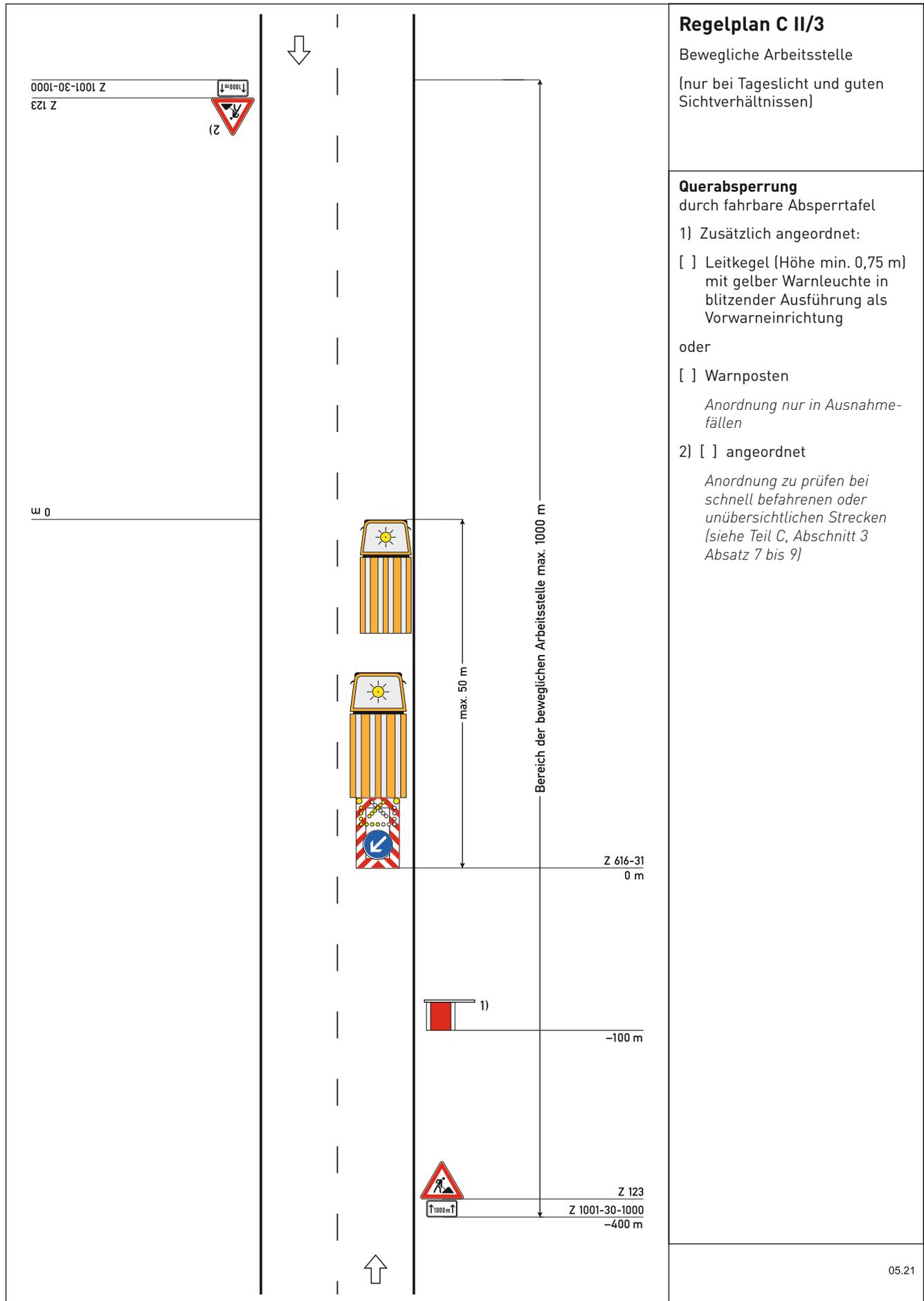
**Querabspernung**  
 durch min. 3 Leitkegel  
 (Höhe min. 0,5 m)  
 Abstand quer max. 0,6 m  
 Verziehungsmaß 1:3

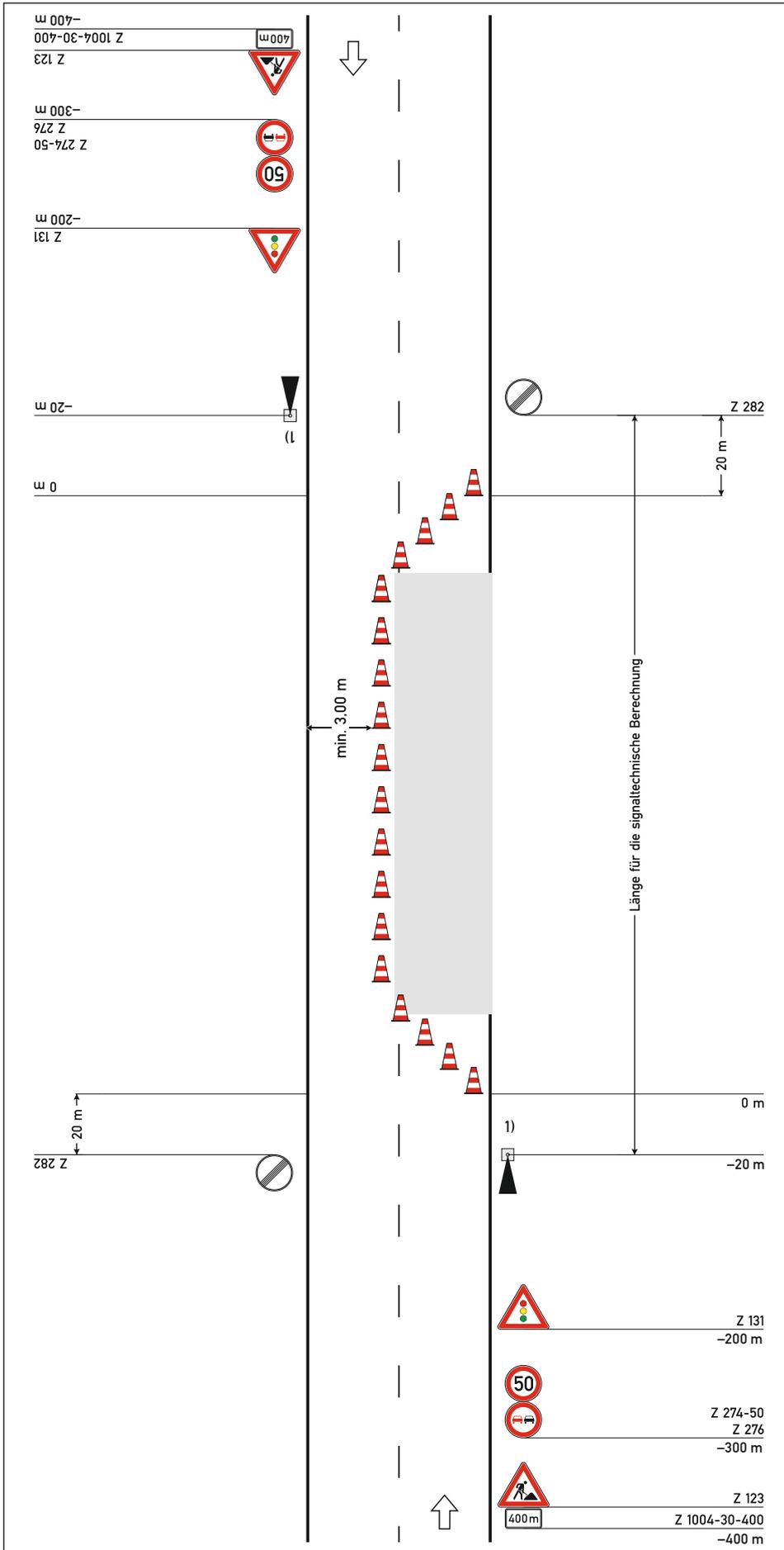
- 1) Zusätzlich angeordnet:  
 Leitkegel (Höhe min. 0,75 m) mit gelber Warnleuchte in blitzender Ausführung als Vorwarneinrichtung

- oder  
 Warnposten

*Anordnung nur in Ausnahmefällen*







### Regelplan C II/4

Fahrbahn halbseitig gesperrt  
 Verkehrsregelung durch  
 Lichtzeichenanlage  
 (nur bei Tageslicht und erhöhten  
 Anforderungen nach RSA Teil C  
 Abschnitt 3 Absatz 9)

#### Querabspernung

durch min. 3 Leitkegel  
 (Höhe min. 0,5 m)  
 Abstand quer max. 0,5 m  
 Verziehungsmaß 1:3

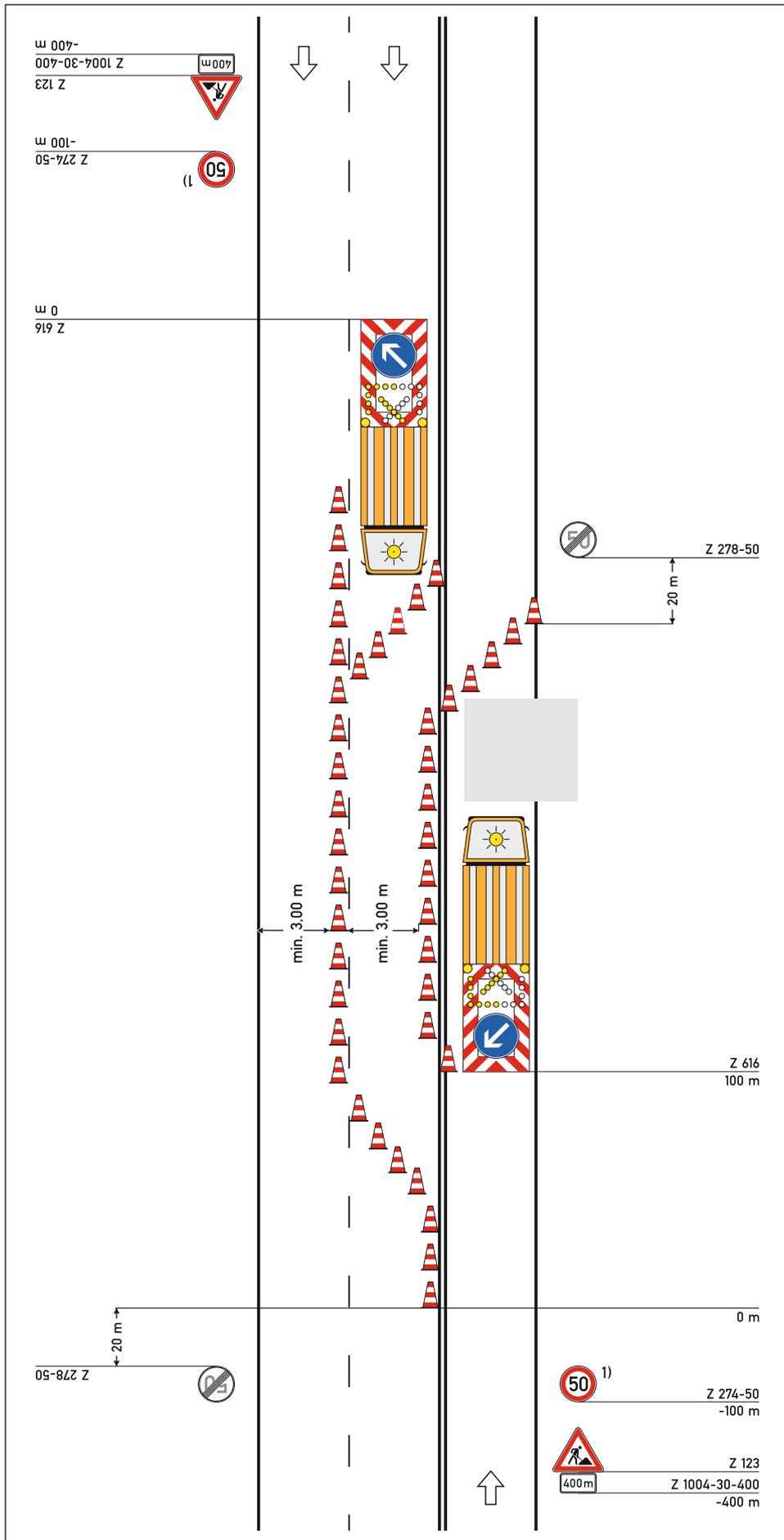
#### Längsabspernung

durch Leitkegel  
 (Höhe min. 0,5 m)  
 Abstand längs max. 12 m

- 1)  Signalzeitenplan,  
 Signallageplan  
 Phasenfolgeplan

als Anlage beigefügt und  
 angeordnet

*möglichst verkehrabhängige  
 Schaltung anordnen*



### Regelplan C II/5

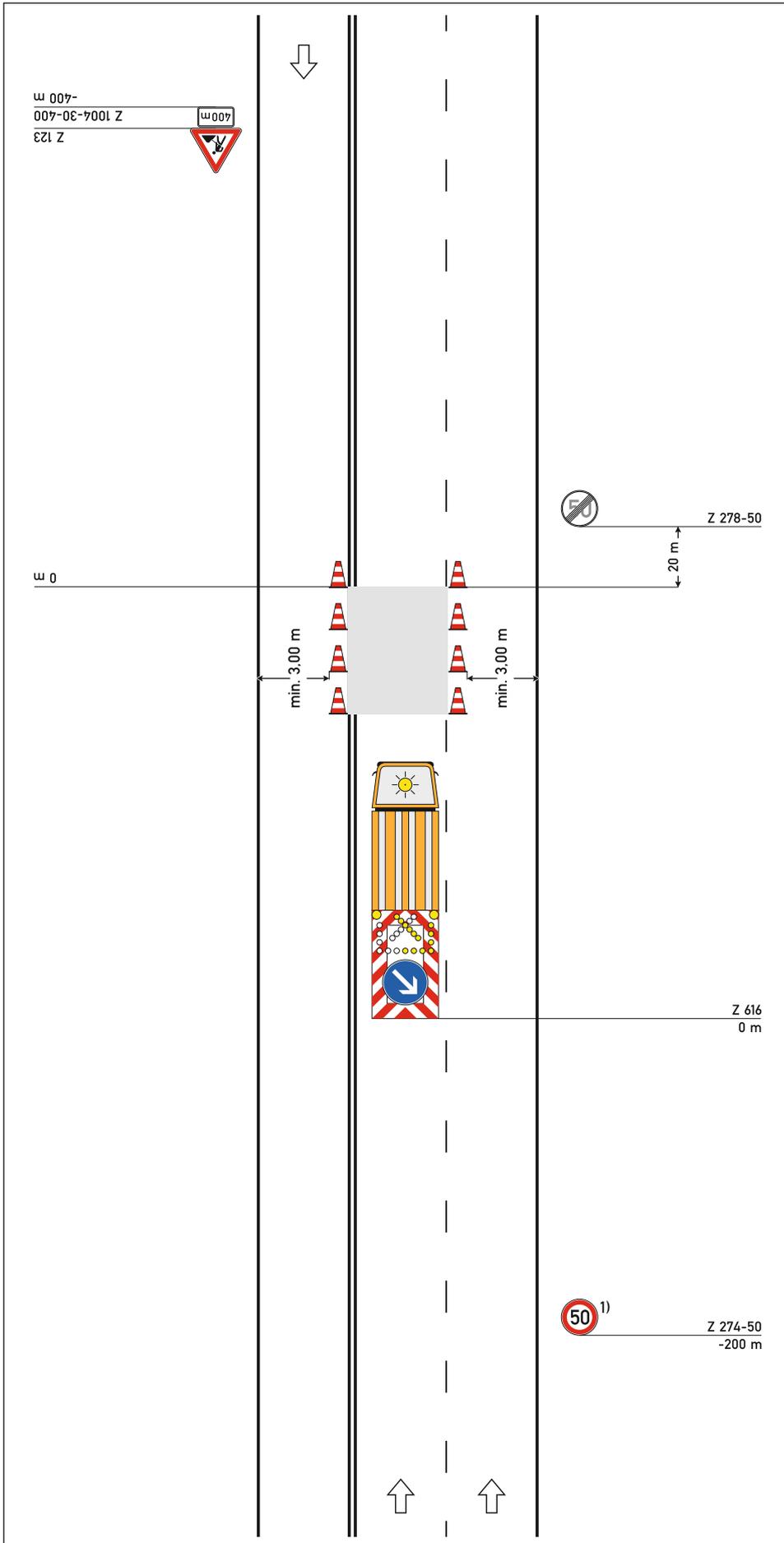
Arbeitsstelle von kürzerer Dauer  
dreistreifige Fahrbahn  
Sperrung der einstreifigen  
Richtung  
(nur bei Tageslicht)

**Querabspernung**  
durch fahrbare Absperrtafel  
(Z 616)

**Querabspernung**  
durch Leitkegel  
(Höhe min. 0,5 m)  
Verschwenkungsmaß ca. 1:10  
Abstand quer max. 0,6 m

**Längsabspernung**  
durch Leitkegel  
(Höhe min. 0,5 m)  
Abstand max. 6 m

1) Wiederholen bei Arbeits-  
stellen über 1000 m Länge im  
Abstand von 500 m



### Regelplan C II/6

Arbeitsstelle von kürzerer Dauer auf dreistreifiger Fahrbahn  
 Sperrung des linken Fahrstreifens der zweistreifigen Richtung bei Sperrung des rechten Fahrstreifens analog (nur bei Tageslicht)

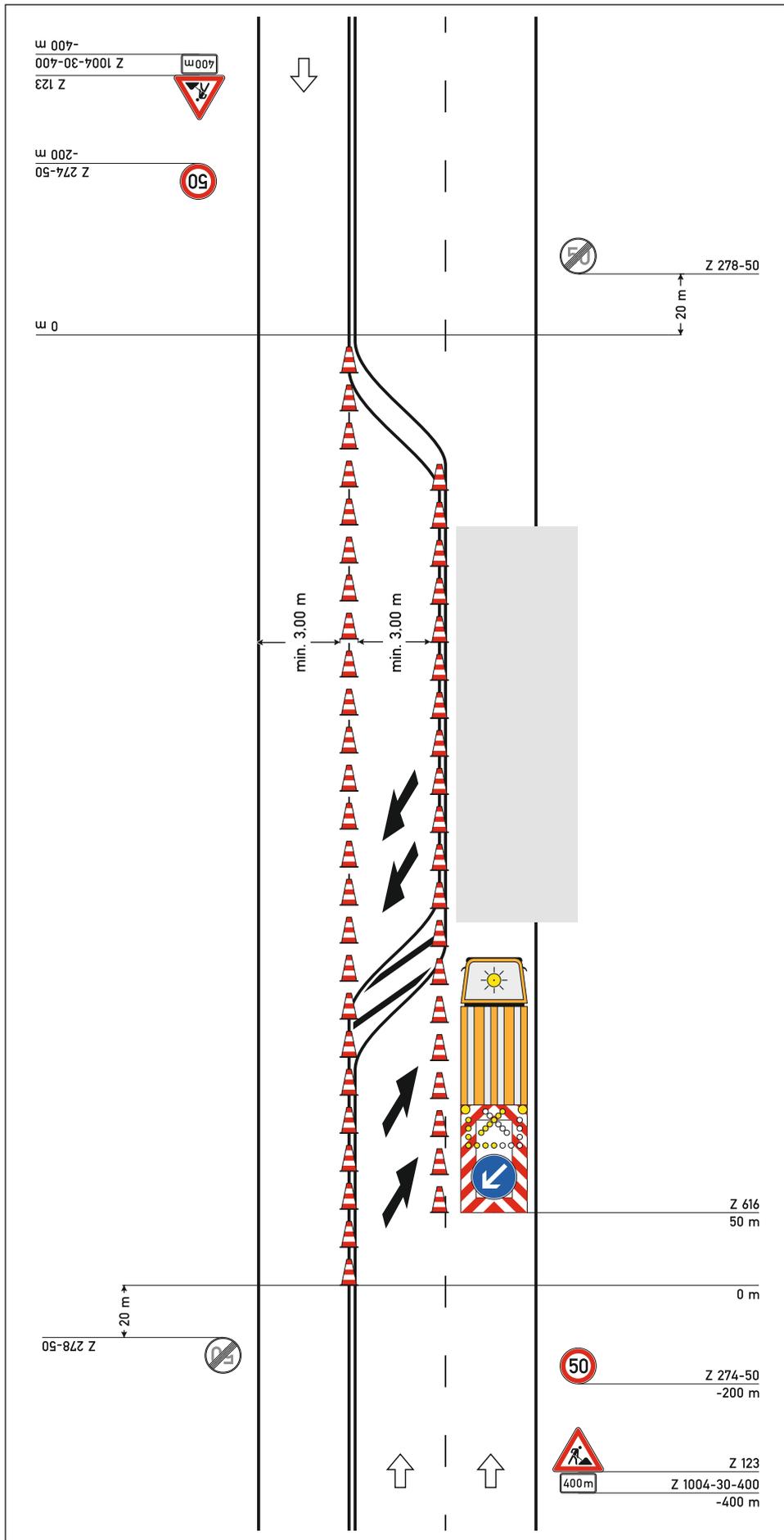
#### Längsabspernung

durch Leitkegel  
 (Höhe min. 0,5 m)  
 Abstand max. 12 m

#### Querabspernung

durch fahrbare Absperntafel (Z 616)

1) Wiederholen bei Arbeitsstellen über 1000 m Länge im Abstand von 500 m



**Regelplan C II/7**

Arbeitsstelle von kürzerer Dauer auf dreistreifiger Fahrbahn

Sperrung der einstreifigen Richtung

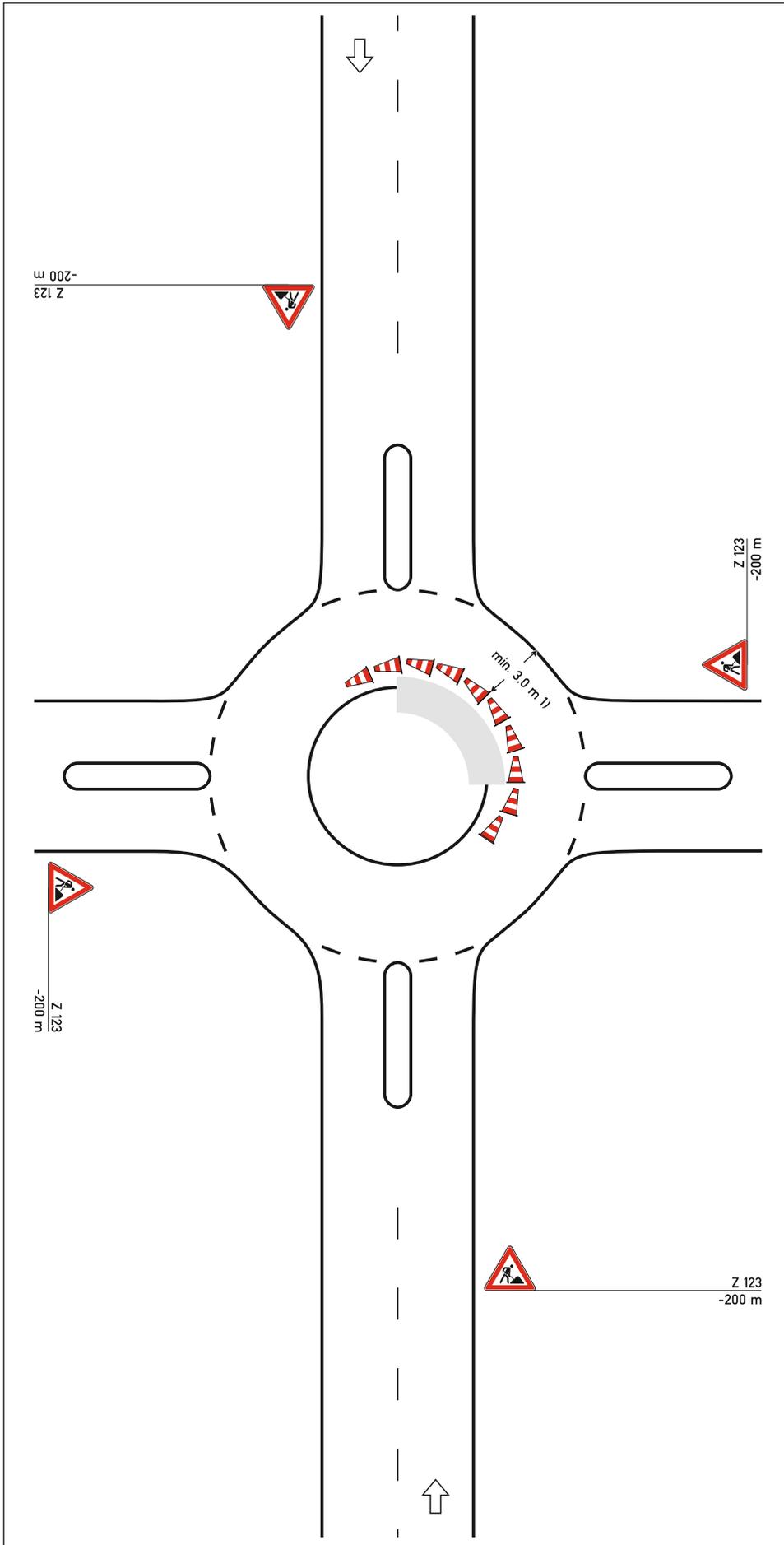
(nur bei Tageslicht)

**Längsabspernung**

durch Leitkegel (Höhe min. 0,5 m) Abstand max. 6 m

**Querabspernung**

durch fahrbare Absperrtafel (Z 616)



### Regelplan C II/8

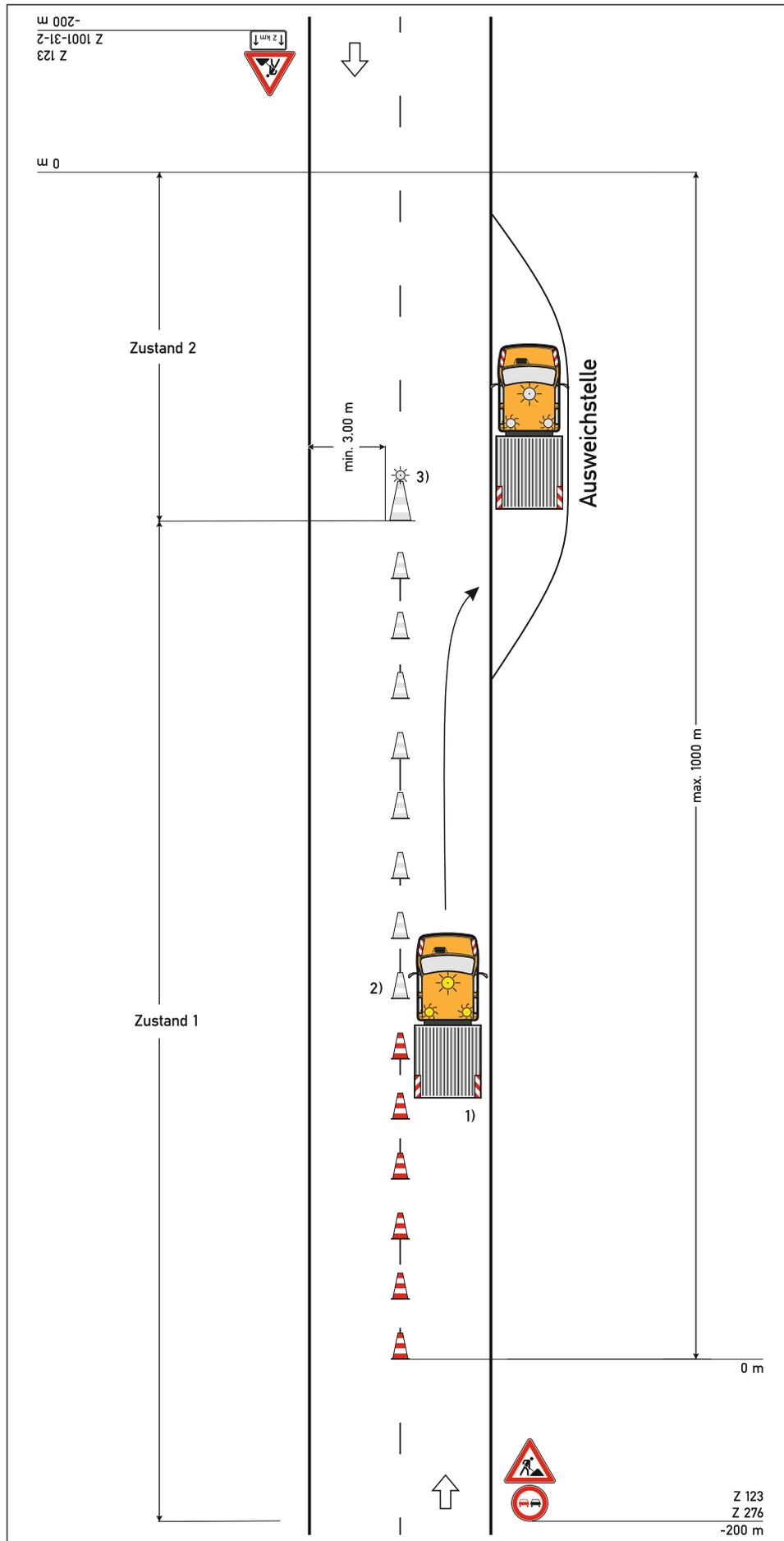
Arbeitsstelle kürzerer Dauer  
auf zweistreifiger Fahrbahn mit  
Kreisverkehr

(nur bei Tageslicht)

#### Längsabspernung

durch Leitkegel  
(Höhe min. 0,5 m)  
Abstand max. 2 m

- 1) [ ] Befahrbarkeit mittels  
Schleppkurven geprüft



## Regelplan C II/Ams 1

Arbeitsstelle mit nicht befahrbarer Fläche in Fahrbahnmitte und Arbeitsfahrzeug mit Sonderrechten

### Arbeitsfahrzeug

mit Sonderrechten (siehe Teil A, Abschnitt 7)

### Längsabspernung

durch Leitkegel  
Höhe min. 0,5 m  
auf einer dem Zeitraum der Nichtbefahrbarkeit entsprechenden Länge (siehe Teil C, Abschnitt 3 Absatz 3)

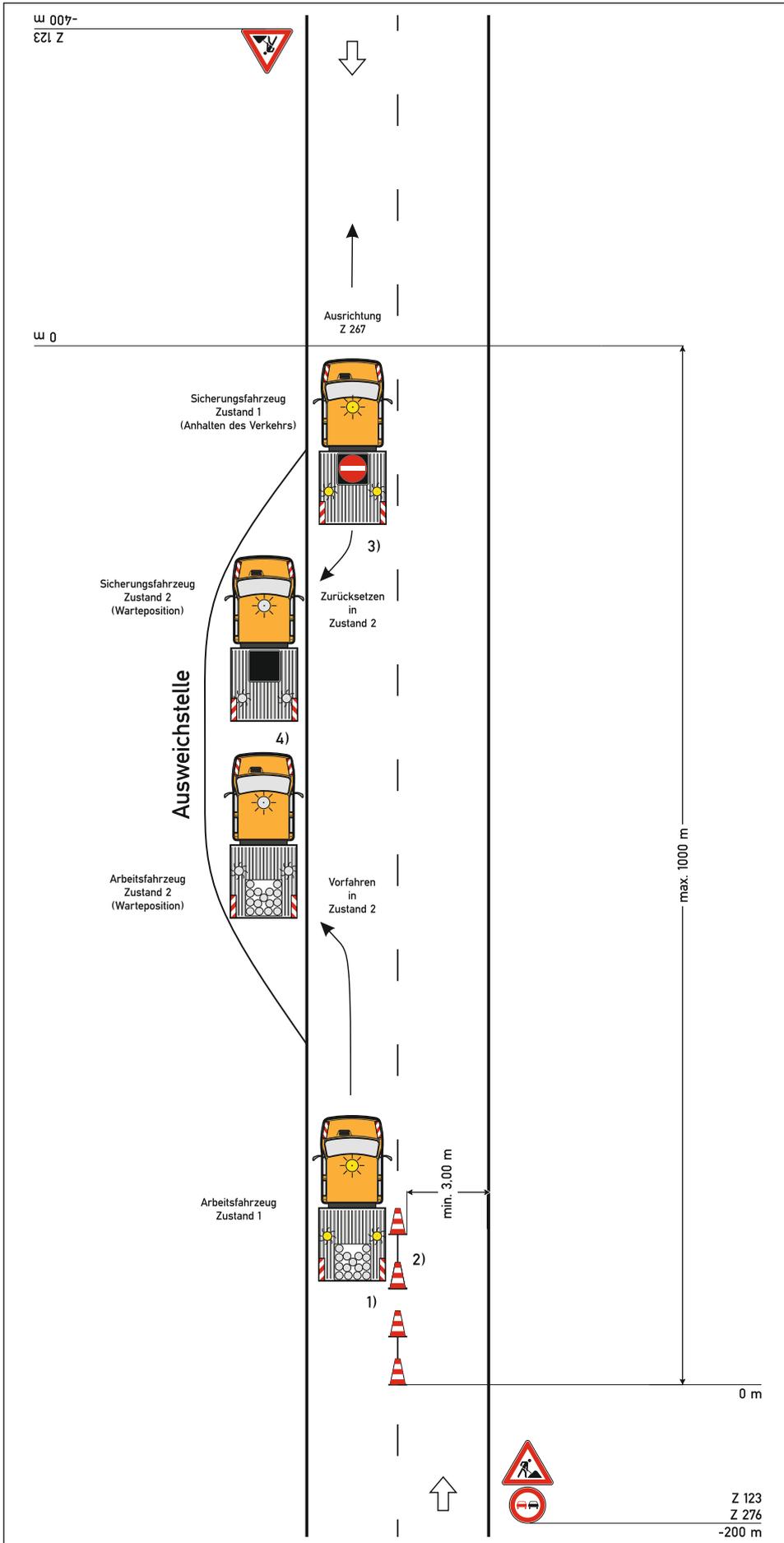
- 1) Sicherheitskennzeichnung nach DIN 30710 (siehe Teil A Abschnitt 7.1 Absatz 3) an Front- und Heckseite

*Am Fahrzeugheck sollte ein nichtamtlicher Hinweis gezeigt werden, der die voraussichtlich verbleibende Zeit bis zur ungehinderten Weiterfahrt angibt. Alternativ kann auch der verbleibende Weg angegeben werden.*

- 2) Leitkegel werden dem Arbeitsfortschritt entsprechend fortlaufend aufgestellt
- 3) Leitkegel (Höhe min. 0,75 m) mit gelber Warnleuchte in blitzender Ausführung (angeordnet wenn Fahrzeug in Warteposition)

Z 123  
Z 276  
-200 m

05.21



## Regelplan C II/Ams 2

Arbeitsstelle mit nicht befahrbarer Fläche in Fahrbahnmittle und Arbeitsfahrzeug mit Sonderrechten unter Anhalten einer Fahrtrichtung

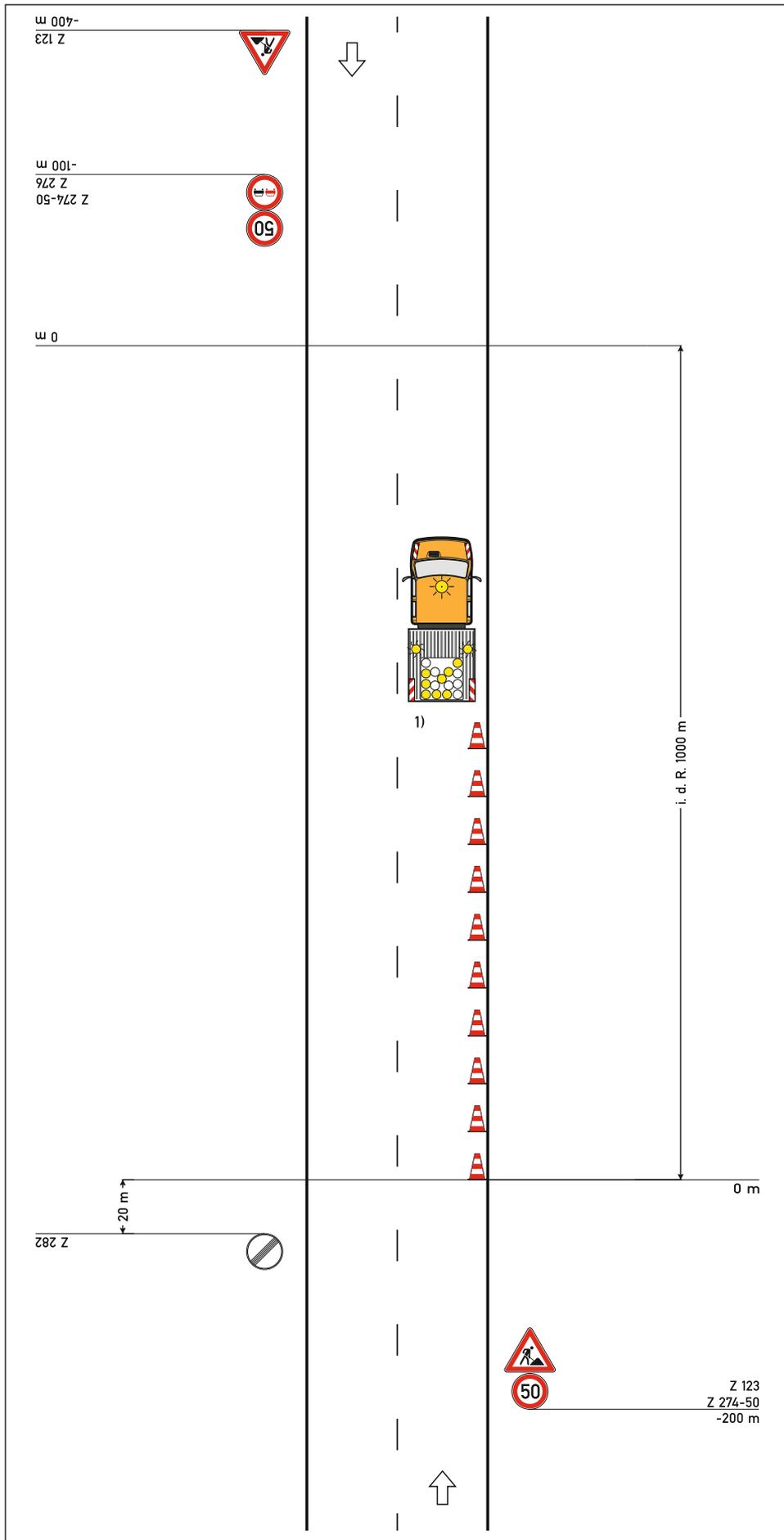
### Arbeitsfahrzeug

mit Sonderrechten (siehe Teil A, Abschnitt 7)

### Längsabsperzung

durch Leitkegel  
Höhe min. 0,5 m auf einer dem Zeitraum der Nichtbefahrbarkeit entsprechenden Länge (siehe Teil C, Abschnitt 3 Absatz 3)

- 1) Sicherheitskennzeichnung nach DIN 30710 (siehe Teil A Abschnitt 7.1 Absatz 3) an Front- und Heckseite
- 2) Leitkegel werden dem Arbeitsfortschritt entsprechend fortlaufend aufgestellt
- 3) Z 267 ist gegen die Fahrtrichtung des Fahrstreifens gerichtet.  
*Wartende Verkehrsteilnehmer sollten auf geeignete Weise über die verbleibende Wartezeit informiert werden.*
- 4) Warteposition der beiden Fahrzeuge (Sperrung aufgehoben) zum Abfluss des wartenden Verkehrs



**Regelplan C II/Ams 3**

Arbeitsstelle mit örtlich fortschreitenden Arbeiten am Fahrbahnrand

**Arbeitsfahrzeug**

mit Sonderrechten (siehe Teil A, Abschnitt 7)

**Längsabspernung**

durch Leitkegel (Höhe min. 0,3 m) auf einer der Nichtbefahrbarkeit entsprechenden Länge (siehe Teil C, Abschnitt 3 Absatz 3)

- 1) Sicherheitskennzeichnung nach DIN 30710 (siehe Teil A, Abschnitt 7.1 Absatz 3)

In Abhängigkeit vom Arbeitsfortschritt (in der Regel alle 1000 m) ist die Längsabspernung und die Beschilderung anzupassen.

## Regelpläne Teil D: Autobahnen

		Seite
<b>D I/1l</b>	Verkehrsführung x+2 – ein Fahrstreifen und ein Behelfsfahrstreifen auf eingeschränkter zweistreifiger Fahrbahn .....	118
<b>D I/1r</b>	Verkehrsführung x+2 – ein Fahrstreifen und ein Behelfsfahrstreifen auf eingeschränkter zweistreifiger Fahrbahn .....	119
<b>D I/2</b>	Verkehrsführung x+2 – zwei Behelfsfahrstreifen auf eingeschränkter zweistreifiger Fahrbahn .....	120
<b>D I/3l</b>	Verkehrsführung x+1 – ein Fahrstreifen auf eingeschränkter zweistreifiger Fahrbahn bei Arbeiten am Mittelstreifen, wenn kein geeigneter Seitenstreifen vorhanden ist .....	121
<b>D I/3r</b>	Verkehrsführung x+1 – ein Behelfsfahrstreifen auf eingeschränkter zweistreifiger Fahrbahn .....	122
<b>D I/4</b>	Verkehrsführung x+2 – zwei Behelfsfahrstreifen bei Arbeiten am Mittelstreifen und vorhandenem Seitenstreifen .....	123
<b>D I/5l</b>	Verkehrsführung x+3 – drei Behelfsfahrstreifen auf eingeschränkter dreistreifiger Fahrbahn bei Arbeiten am Mittelstreifen .....	124
<b>D I/5r</b>	Verkehrsführung x+3 – drei Behelfsfahrstreifen auf eingeschränkter dreistreifiger Fahrbahn .....	125
<b>D I/6l</b>	Verkehrsführung x+2 – zwei Behelfsfahrstreifen auf eingeschränkter dreistreifiger Fahrbahn bei Arbeiten am Mittelstreifen, wenn kein geeigneter Seitenstreifen vorhanden ist .....	126
<b>D I/6r</b>	Verkehrsführung x+2 – zwei Behelfsfahrstreifen auf eingeschränkter dreistreifiger Fahrbahn .....	127
<b>D I/7</b>	Verkehrsführung x+2 – zwei Behelfsfahrstreifen auf eingeschränkter dreistreifiger Fahrbahn .....	128
<b>D II/1a</b>	Verkehrsführung 3+1 – drei Behelfsfahrstreifen auf einer Richtungsfahrbahn ein Behelfsfahrstreifen auf eingeschränkter Fahrbahn .....	129
<b>D II/1b</b>	Verkehrsführung 3+1 – drei Behelfsfahrstreifen auf einer Richtungsfahrbahn ein Behelfsfahrstreifen auf eingeschränkter Fahrbahn .....	130
<b>D II/2a</b>	Verkehrsführung 4+0 – vier Behelfsfahrstreifen auf einer Richtungsfahrbahn .....	131
<b>D II/2b</b>	Verkehrsführung 4+0 – vier Behelfsfahrstreifen auf einer Richtungsfahrbahn .....	132
<b>D II/3a</b>	Verkehrsführung 2+0 – zwei Fahrstreifen auf einer Richtungsfahrbahn .....	133
<b>D II/3b</b>	Verkehrsführung 2+0 – zwei Fahrstreifen auf einer Richtungsfahrbahn .....	134
<b>D II/4a</b>	Verkehrsführung 3+0 – drei Fahrstreifen auf einer Richtungsfahrbahn .....	135
<b>D II/4b</b>	Verkehrsführung 3+0 – drei Fahrstreifen auf einer Richtungsfahrbahn .....	136
<b>D II/5a</b>	Verkehrsführung 4+2 – vier Behelfsfahrstreifen auf einer Richtungsfahrbahn zwei Behelfsfahrstreifen auf eingeschränkter Fahrbahn .....	137
<b>D II/5b</b>	Verkehrsführung 4+2 – vier Behelfsfahrstreifen auf einer Richtungsfahrbahn zwei Behelfsfahrstreifen auf eingeschränkter Fahrbahn .....	138
<b>D II/6a</b>	Verkehrsführung 5+1 – fünf Behelfsfahrstreifen auf einer Richtungsfahrbahn ein Behelfsfahrstreifen auf eingeschränkter Fahrbahn .....	139
<b>D II/6b</b>	Verkehrsführung 5+1 – fünf Behelfsfahrstreifen auf einer Richtungsfahrbahn ein Behelfsfahrstreifen auf eingeschränkter Fahrbahn .....	140
<b>D II/7a</b>	Verkehrsführung 4+0 – vier Behelfsfahrstreifen auf einer Richtungsfahrbahn .....	141
<b>D II/7b</b>	Verkehrsführung 4+0 – vier Behelfsfahrstreifen auf einer Richtungsfahrbahn .....	142
<b>D II/8a</b>	Verkehrsführung 5+0 – fünf Behelfsfahrstreifen auf einer Richtungsfahrbahn .....	143
<b>D II/8b</b>	Verkehrsführung 5+0 – fünf Behelfsfahrstreifen auf einer Richtungsfahrbahn .....	144
<b>D II/9a</b>	Verkehrsführung 5+0 – fünf Behelfsfahrstreifen auf einer Richtungsfahrbahn mit Überleitung von drei Fahrstreifen .....	145
<b>D II/9b</b>	Verkehrsführung 5+0 – fünf Behelfsfahrstreifen auf einer Richtungsfahrbahn mit Überleitung von drei Fahrstreifen .....	146
<b>D AS 1</b>	Verkehrsführung an Anschlussstellen Führung der Behelfsfahrbahn unter Mitnutzung des Seitenstreifens – Regelfall .....	147
<b>D AS 2</b>	Verkehrsführung an Anschlussstellen Führung der Ein- und Ausfahrtrampen über das Baufeld .....	148
<b>D III/1l</b>	Arbeitsstelle von kürzerer Dauer auf dem linken Fahrstreifen einer Richtungsfahrbahn .....	149
<b>D III/1r</b>	Arbeitsstelle von kürzerer Dauer auf dem rechten Fahrstreifen einer Richtungsfahrbahn .....	150
<b>D III/2</b>	Arbeitsstelle von kürzerer Dauer auf dem linken Fahrstreifen einer Richtungsfahrbahn Zweistreifige Verkehrsführung unter Mitnutzung des Seitenstreifens .....	151
<b>D III/3</b>	Arbeitsstelle von kürzerer Dauer bei Sperrung des mittleren und rechten Fahrstreifens einer Richtungsfahrbahn .....	152
<b>D III/4</b>	Arbeitsstelle von kürzerer Dauer bei Sperrung des mittleren und linken Fahrstreifens einer Richtungsfahrbahn .....	153
<b>D IV/1l</b>	Nachtbaustelle Arbeitsstelle von kürzerer Dauer auf dem linken Fahrstreifen einer Richtungsfahrbahn .....	154
<b>D IV/1r</b>	Nachtbaustelle Arbeitsstelle von kürzerer Dauer auf dem rechten Fahrstreifen einer Richtungsfahrbahn .....	155
<b>D IV/2</b>	Nachtbaustelle – Arbeitsstelle von kürzerer Dauer bei Sperrung des mittleren und rechten Fahrstreifens einer Richtungsfahrbahn .....	156
<b>D IV/3</b>	Nachtbaustelle – Arbeitsstelle von kürzerer Dauer bei Sperrung des mittleren und linken Fahrstreifens einer Richtungsfahrbahn .....	157

## Regelplan D I/11

Verkehrsführung x+2

ein Fahrstreifen und ein Behelfsfahrstreifen auf eingeschränkter zweistreifiger Fahrbahn

### a) Querabsperzung

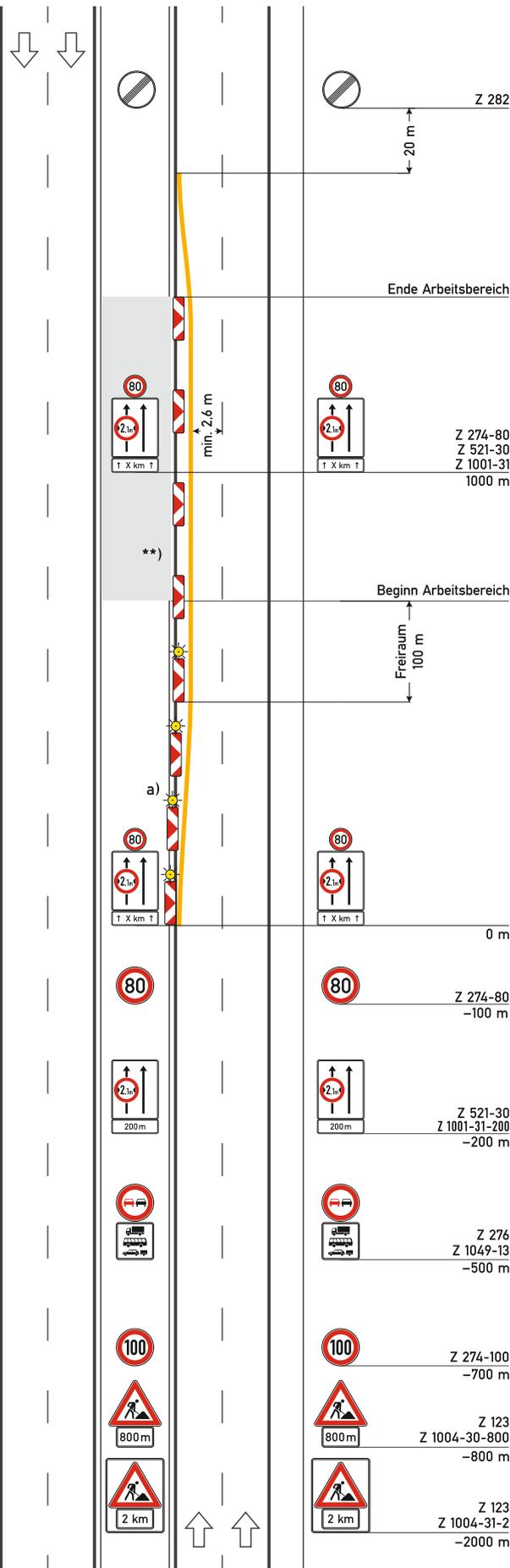
durch Leitbaken Abstand 9 m  
Verziehungsmaß 1:20  
Warnleuchte auf jeder Leitbake

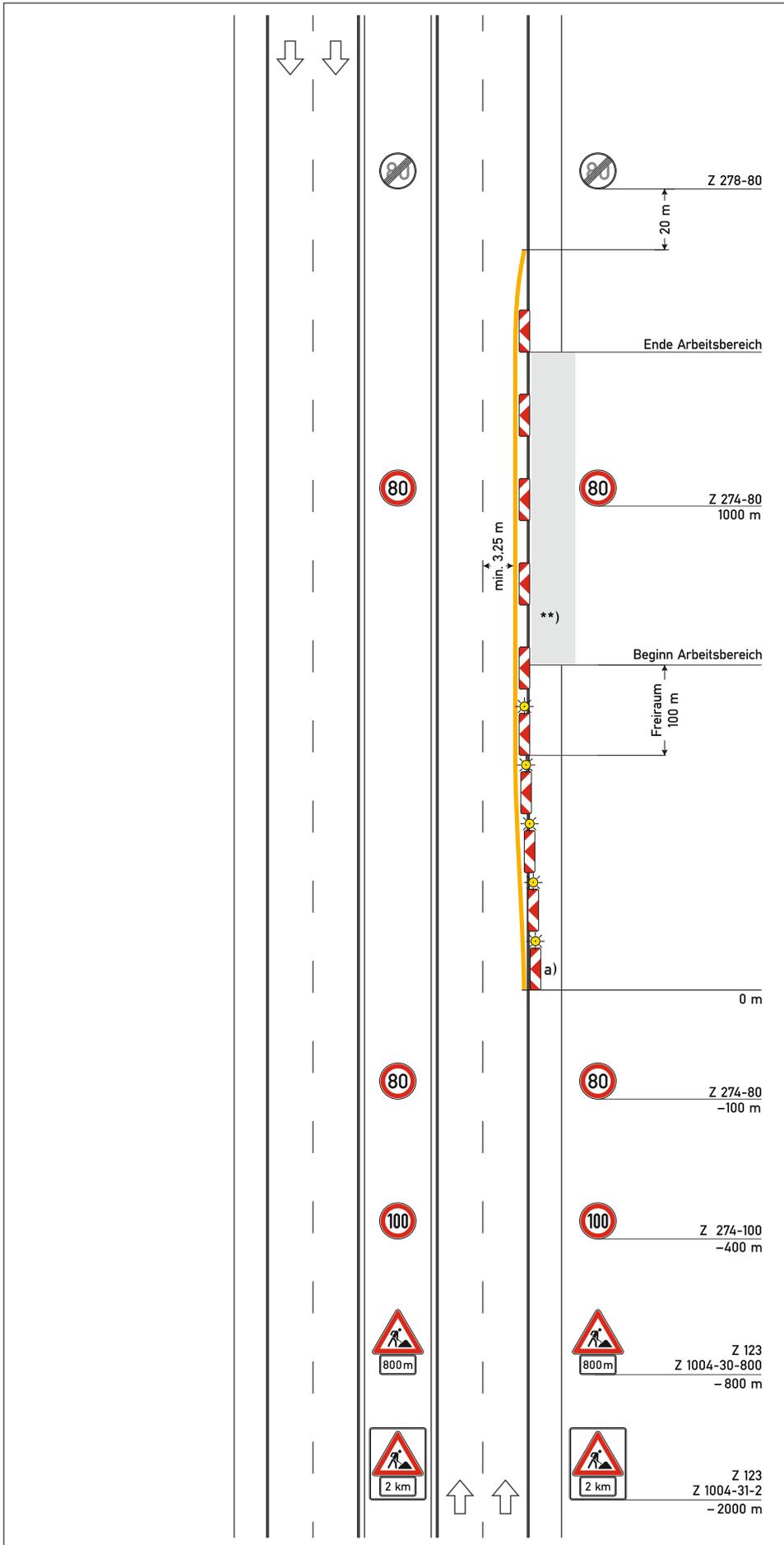
[ ] Anordnung von Abweichungen von diesem Regelplan gemäß beiliegendem Anordnungstext

*Wiederholung der Fahrstreifen-  
tafeln in Kombination mit  
Zeichen 274 alle 1000 m ist nur  
anzuordnen, wenn Arbeitsstellen-  
länge > 2000 m*

### \*\*] Längsabsperzung

Leitbaken Abstand 18 m  
[ ] Leitbaken entfallen,  
weil TSE bauzeitlich  
vorhanden





## Regelplan D I/1r

Verkehrsführung x+2

ein Fahrstreifen und ein Behelfsfahrstreifen auf eingeschränkter zweistreifiger Fahrbahn

### a) Querabspernung

durch Leitbaken Abstand 9 m  
Verziehungsmaß 1:20  
Warnleuchte auf jeder Leitbake

### b) Längsabspernung

durch Leitbaken Abstand 18 m

[ ] Anordnung von Abweichungen von diesem Regelplan gemäß beiliegendem Anordnungstext

*Wiederholung von Zeichen 274 alle 1000 m ist nur anzuordnen, wenn Arbeitsstellenlänge > 2000 m*

### \*\* ) Längsabspernung

Leitbaken Abstand 18 m  
[ ] Leitbaken entfallen, weil TSE bauzeitlich vorhanden

## Regelplan D I/2

Verkehrsführung x+2

zwei Behelfsfahrtstreifen auf eingeschränkter zweistreifiger Fahrbahn

### a) Querabspernung

durch Leitbaken Abstand 9 m  
Verschwenkungsmaß 1:20  
Warnleuchte auf jeder Leitbake

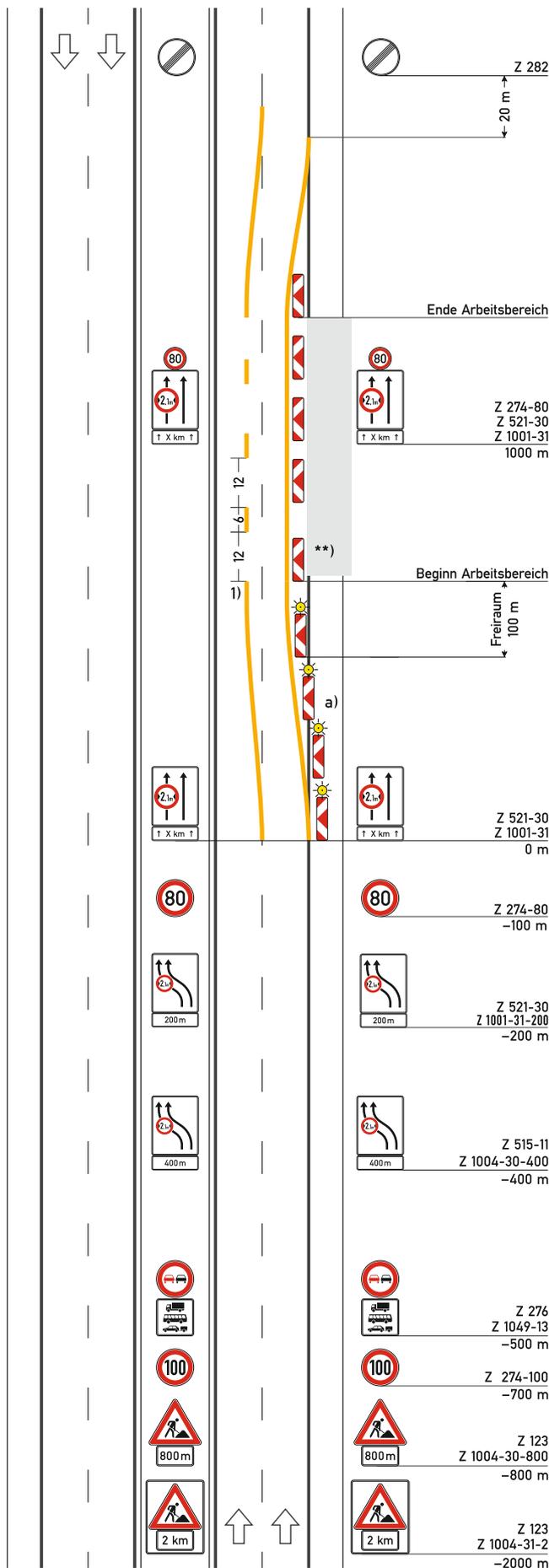
[ ] Anordnung von Abweichungen von diesem Regelplan gemäß beiliegendem Anordnungstext

*Wiederholung der Fahrstreifen-tafeln in Kombination mit Zeichen 274 alle 1000 m ist nur anzuordnen, wenn Arbeitsstellenlänge > 2000 m*

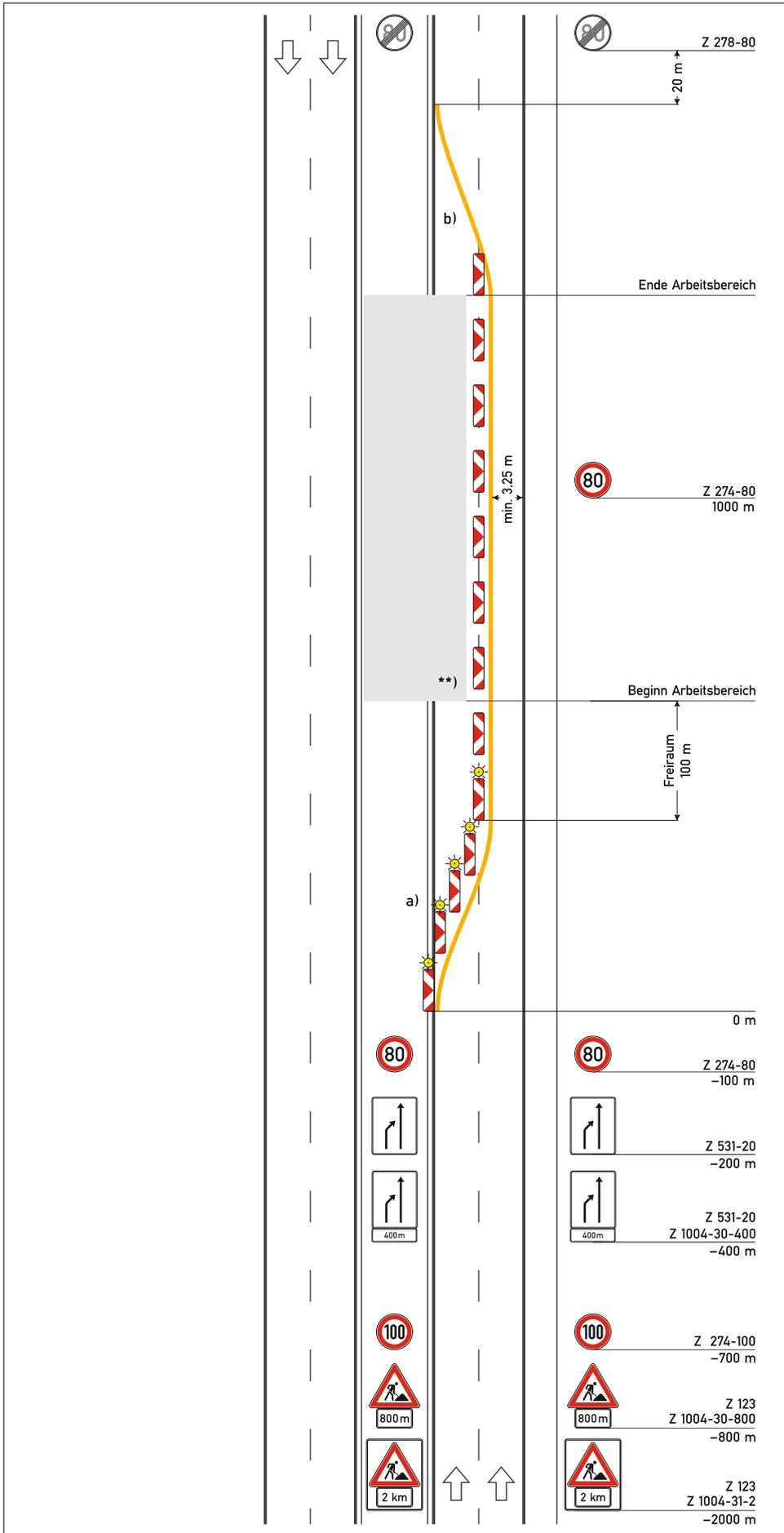
### \*\* ) Längsabspernung

Leitbaken Abstand 18 m  
[ ] Leitbaken entfallen, weil TSE bauzeitlich vorhanden

1) Beträgt der Abstand zwischen dem Ende der Verschwenkung am Beginn der Arbeitsstelle und dem Beginn der Verschwenkung am Ende der Arbeitsstelle weniger als 400 m: Fahrstreifenbegrenzung statt Leitlinie



05.21



### Regelplan D I/3I

Verkehrsführung x+1  
 ein Fahrstreifen auf eingeschränkter zweistreifiger Fahrbahn bei Arbeiten am Mittelstreifen, wenn kein geeigneter Seitenstreifen vorhanden ist

**a) Querabspernung**  
 durch Leitbaken Abstand 9 m  
 Verziehungsmaß 1:20  
 Warnleuchte auf jeder Leitbake

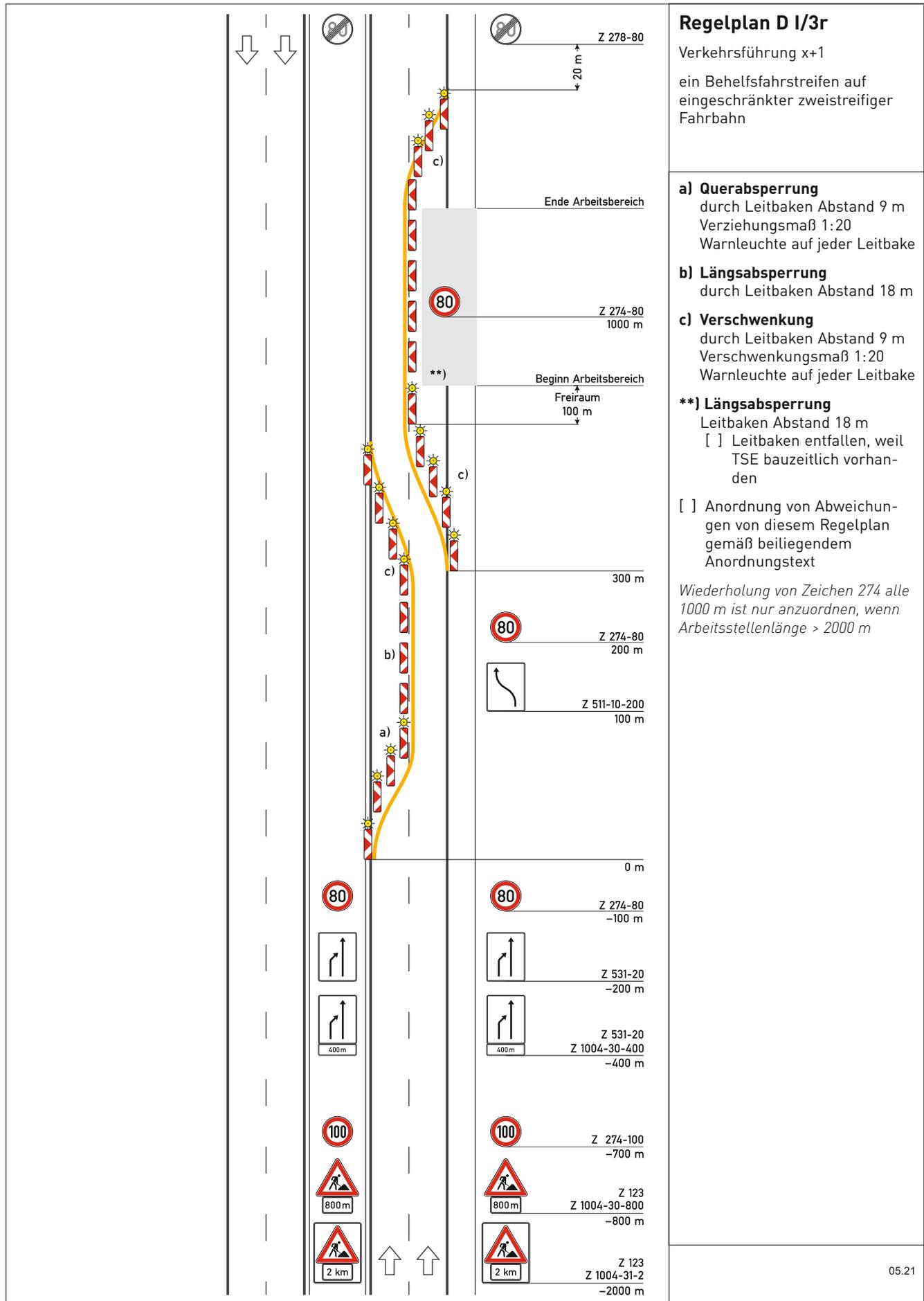
**b) Verschwenkung: 1:20 links**

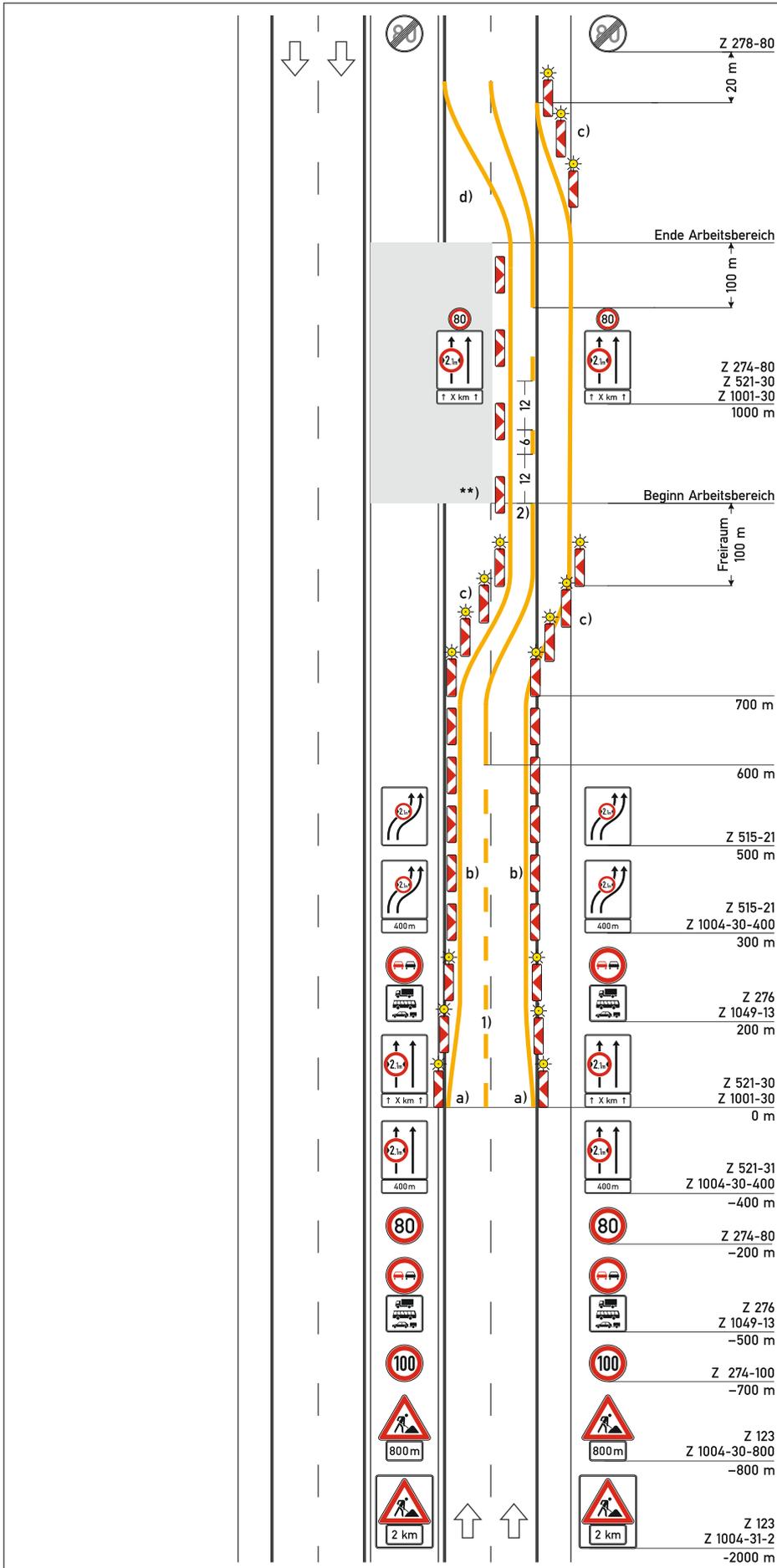
**\*\*) Längsabspernung**  
 Leitbaken Abstand 18 m  
 [ ] Leitbaken entfallen, weil TSE bauzeitlich vorhanden

[ ] Anordnung von Abweichungen von diesem Regelplan gemäß beiliegendem Anordnungstext

*Wiederholung von Zeichen 274 alle 1000 m ist nur anzuordnen, wenn Arbeitsstellenlänge > 2000 m*

05.21





### Regelplan D I/4

Verkehrsführung x+2

zwei Behelfsfahrstreifen bei Arbeiten am Mittelstreifen und vorhandenem Seitenstreifen

- a) Querabspernung**  
durch Leitbaken Abstand 5 m  
Verzierungsmaß 1:20  
Warnleuchte auf jeder Leitbake  
Einengung auf Breite des Behelfsfahrstreifens
- b) Längsabspernung**  
durch Leitbaken Abstand 18 m
- c) Verschwenkung**  
durch Leitbaken Abstand 9 m  
Verschwenkungsmaß 1:20  
Warnleuchte auf jeder Leitbake
- d) Verschwenkung**  
1:20 links

**\*\*) Längsabspernung**  
Leitbaken Abstand 18 m  
[ ] Leitbaken entfallen, weil TSE bauzeitlich vorhanden

- 1) Warnlinie gemäß Rn. 1 VwV-StVO zu Z 295
- 2) Beträgt der Abstand zwischen dem Ende der Verschwenkung am Beginn der Arbeitsstelle und dem Beginn der Verschwenkung am Ende der Arbeitsstelle weniger als 400 m: Fahrstreifenbegrenzung statt Leitlinie

[ ] Anordnung von Abweichungen von diesem Regelplan gemäß beiliegendem Anordnungstext

*Wiederholung der Fahrstreifen-tafeln in Kombination mit Zeichen 274 und des Zeichens 276 in Kombination mit 1049-13 alle 1000 m ist nur anzuordnen, wenn Arbeitsstellenlänge > 2000 m; Abstand der Kombinationen untereinander mindestens 200 m*

## Regelplan D I/5I

Verkehrsführung x+3

drei Behelfsfahrstreifen auf eingeschränkter dreistreifiger Fahrbahn bei Arbeiten am Mittelstreifen

### a) Querabspernung

durch Leitbaken Abstand 5 m  
Verziehungsmaß 1:20  
Warnleuchte auf jeder Leitbake  
Einengung auf Breite des Behelfsfahrstreifens

### b) Längsabspernung

durch Leitbaken Abstand 18 m

### c) Verschwenkung

durch Leitbaken Abstand 9 m  
Verschwenkungsmaß 1:20  
Warnleuchte auf jeder Leitbake

### d) Verschwenkung:

1:20 links

### \*\*\*) Längsabspernung

Leitbaken Abstand 18 m  
[ ] Leitbaken entfallen,  
weil TSE bauzeitlich  
vorhanden

1) Warnlinie gemäß Rn. 1  
VwV-StVO zu Z 295

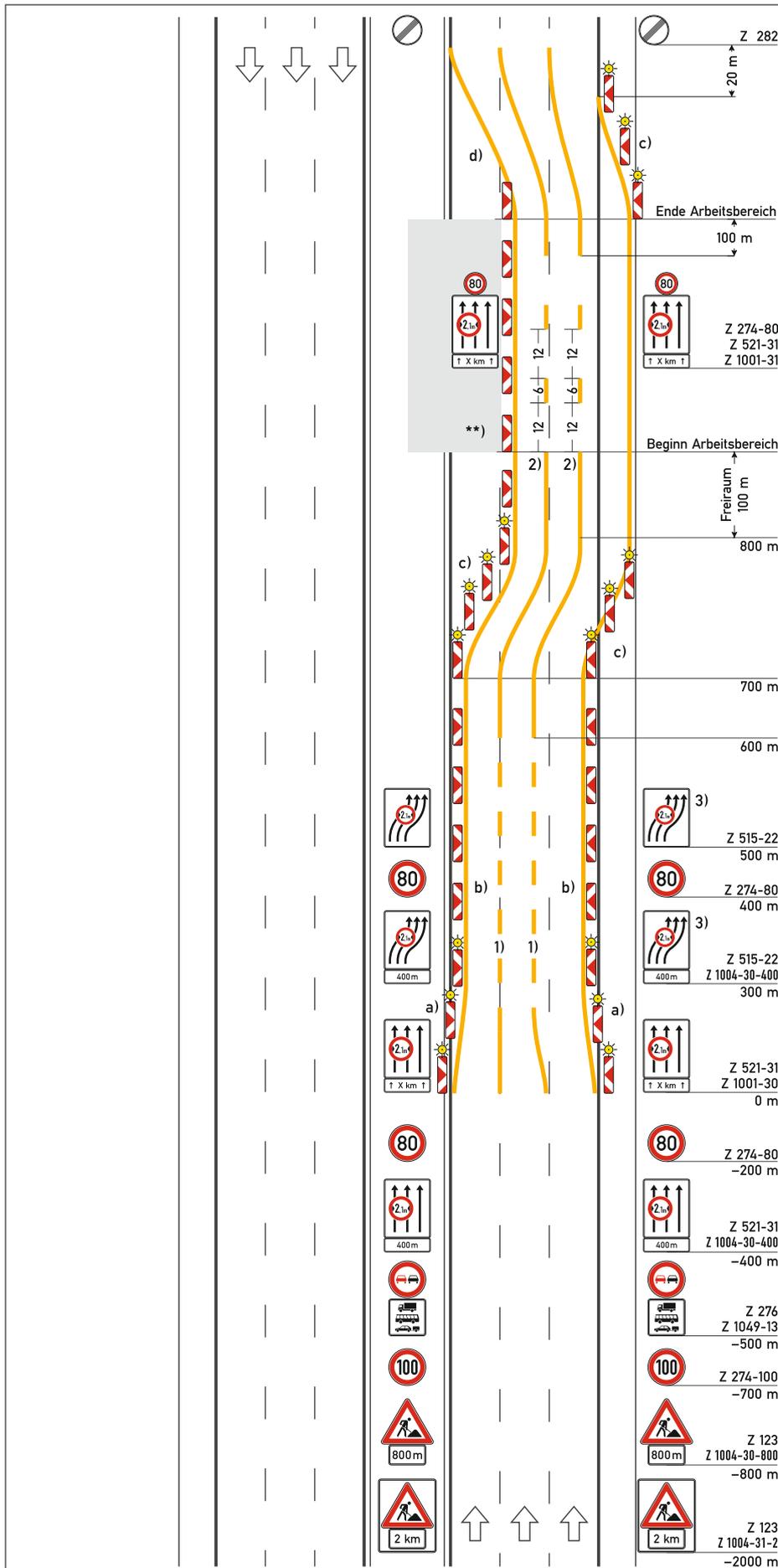
2) Beträgt der Abstand zwischen dem Ende der Verschwenkung am Beginn der Arbeitsstelle und dem Beginn der Verschwenkung am Ende der Arbeitsstelle weniger als 400 m: Fahrstreifenbegrenzung statt Leitlinie

3) [ ] keine Verschwenkungstafeln angeordnet; Beginn der Verschwenkung bei +300 m

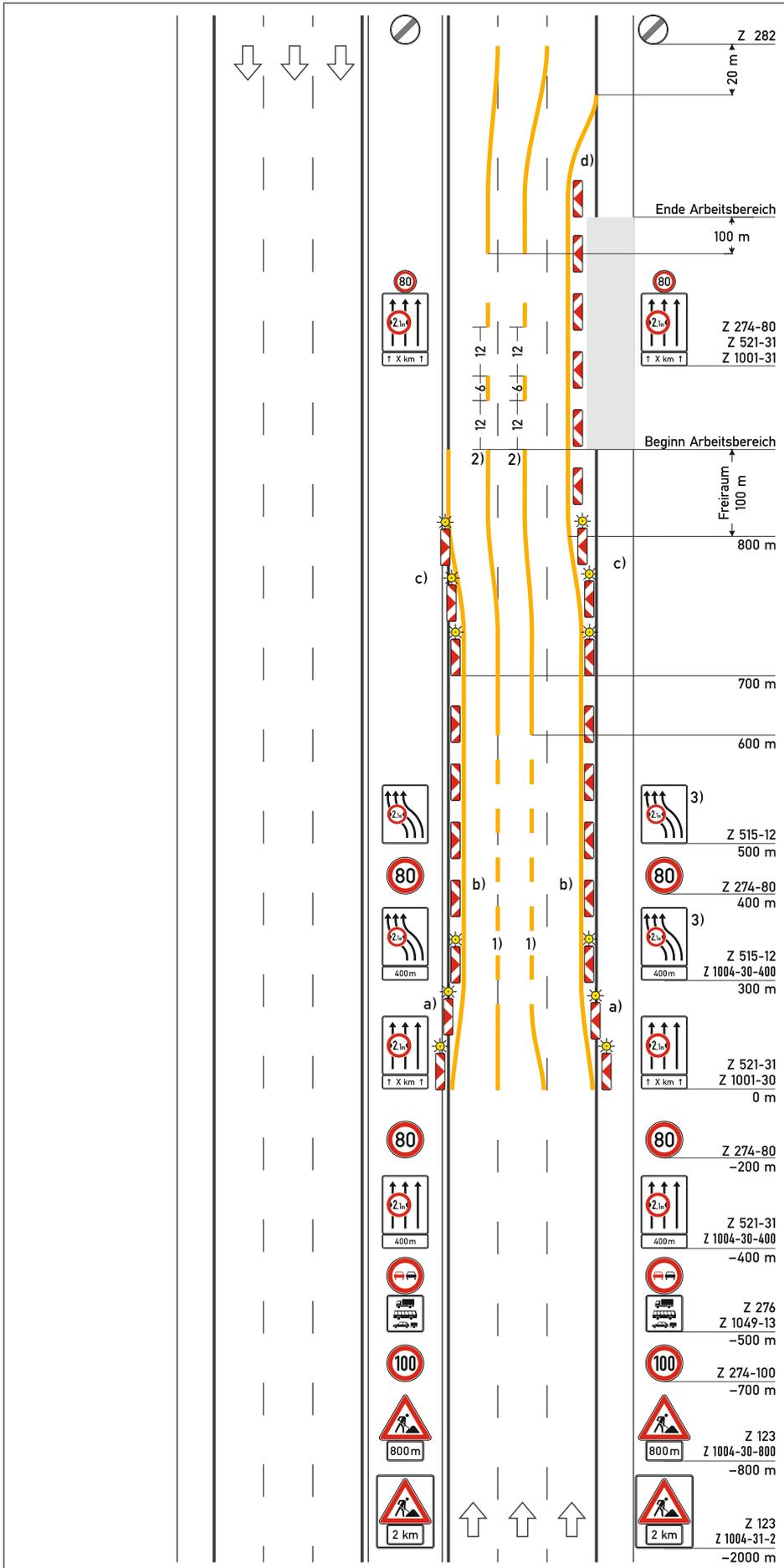
*Wenn die Verschwenkung in Querrichtung weniger als 3 m beträgt, soll auf die Ankündigung mit Verschwenkungstafeln verzichtet werden.*

[ ] Anordnung von Abweichungen von diesem Regelplan gemäß beiliegendem Anordnungstext

*Wiederholung der Fahrstreifentafeln in Kombination mit Zeichen 274 und des Zeichens 276 in Kombination mit 1049-13 alle 1000 m ist nur anzuordnen, wenn Arbeitsstellenlänge > 2000 m; Abstand der Kombinationen untereinander mindestens 200 m*



05.21



### Regelplan D I/5r

Verkehrsführung x+3

drei Behelfsfahrstreifen auf eingeschränkter dreistreifiger Fahrbahn

- a) Querabspernung**  
durch Leitbaken Abstand 5 m  
Verziehungsmaß 1:20  
Warnleuchte auf jeder Leitbake  
Einengung auf Breite des Behelfsfahrstreifens
- b) Längsabspernung**  
durch Leitbaken Abstand 18 m
- c) Verschwenkung**  
durch Leitbaken Abstand 9 m  
Verschwenkungsmaß 1:20  
Warnleuchte auf jeder Leitbake
- d) Verschwenkung: 1:20 rechts**

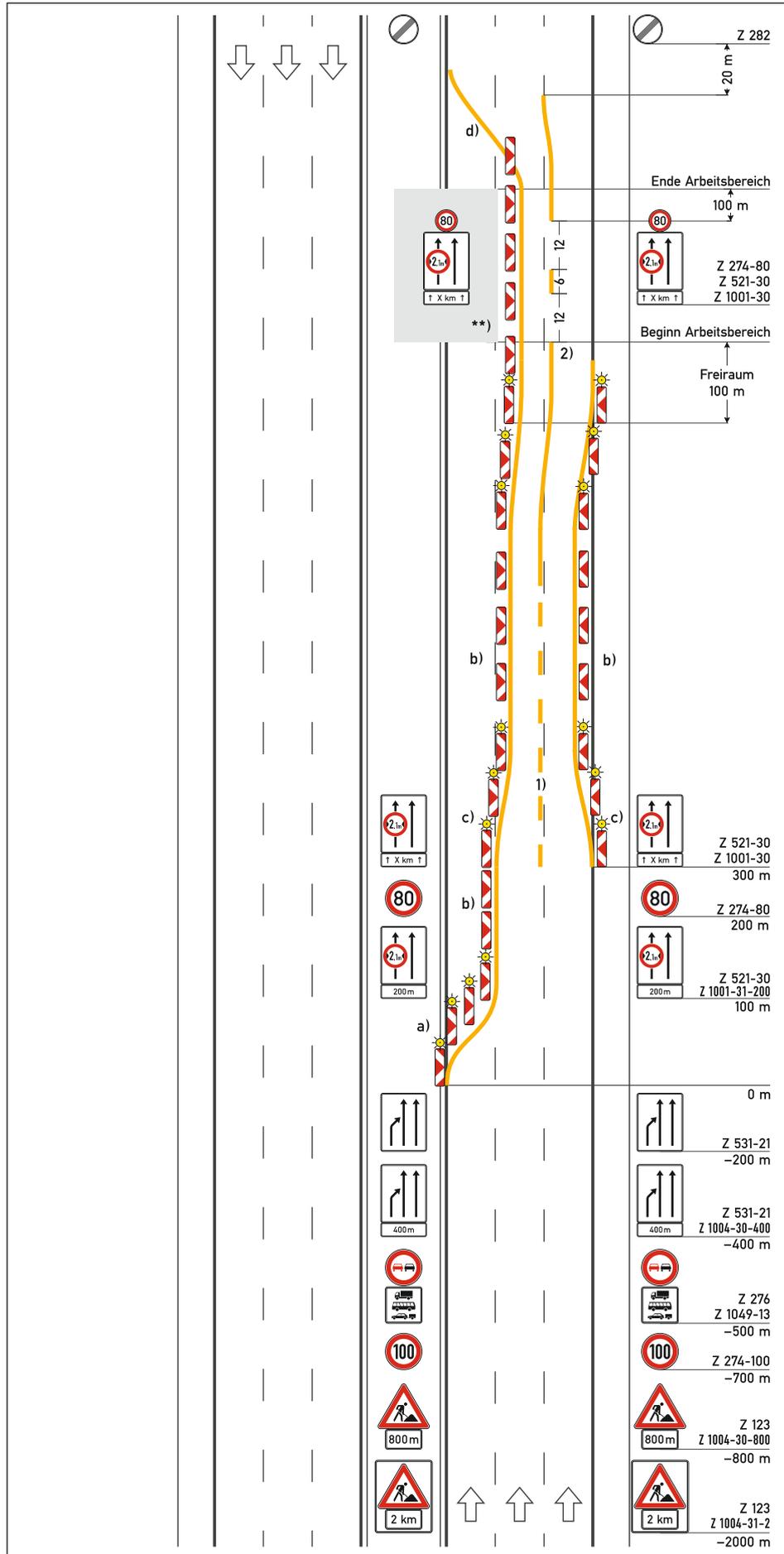
**\*\*) Längsabspernung**  
Leitbaken Abstand 18 m  
[ ] Leitbaken entfallen, weil TSE bauzeitlich vorhanden

- 1) Warnlinie gemäß Rn. 1 VwV-StVO zu Z 295
- 2) Beträgt der Abstand zwischen dem Ende der Verschwenkung am Beginn der Arbeitsstelle und dem Beginn der Verschwenkung am Ende der Arbeitsstelle weniger als 400 m: Fahrstreifenbegrenzung statt Leitlinie
- 3) [ ] keine Verschwenkungstafeln angeordnet; Beginn der Verschwenkung bei +300 m

*Wenn die Verschwenkung in Querrichtung weniger als 3 m beträgt, soll auf die Ankündigung mit Verschwenkungstafeln verzichtet werden.*

[ ] Anordnung von Abweichungen von diesem Regelplan gemäß beiliegendem Anordnungstext

*Wiederholung der Fahrstreifen tafeln in Kombination mit Zeichen 274 und des Zeichens 276 in Kombination mit 1049-13 alle 1000 m ist nur anzuordnen, wenn Arbeitsstellenlänge > 2000 m; Abstand der Kombinationen untereinander mindestens 200 m*



### Regelplan D I/61

Verkehrsführung x+2

zwei Behelfsfahrstreifen auf eingeschränkter dreistreifiger Fahrbahn bei Arbeiten am Mittelstreifen, wenn kein geeigneter Seitenstreifen vorhanden ist

**a) Querabspernung**  
 durch Leitbaken Abstand 5 m  
 Verziehungsmaß 1:20  
 Warnleuchte auf jeder Leitbake

**b) Längsabspernung**  
 durch Leitbaken Abstand 18 m

**c) Querabspernung**  
 durch Leitbaken Abstand 5 m  
 Verziehungsmaß 1:20  
 Warnleuchte auf jeder Leitbake  
 Einengung auf Breite des Behelfsfahrstreifens

**d) Verschwenkung:** links 1:10

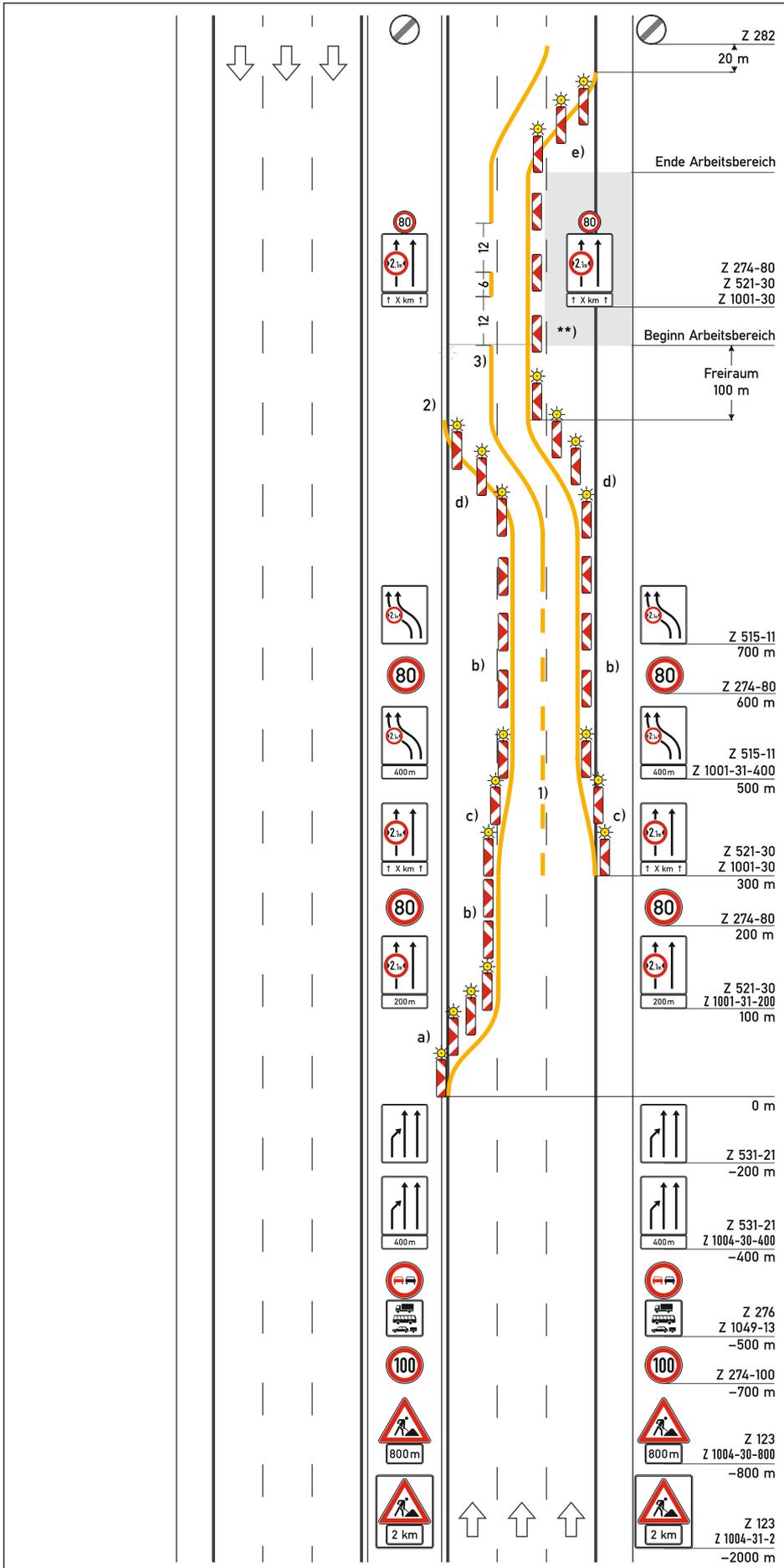
**\*\*) Längsabspernung**  
 Leitbaken Abstand 18 m  
 [ ] Leitbaken entfallen, weil TSE bauzeitlich vorhanden

1) Warnlinie gemäß Rn. 1 VwV-StVO zu Z 295

2) Beträgt der Abstand zwischen dem Ende der Verschwenkung am Beginn der Arbeitsstelle und dem Beginn der Verschwenkung am Ende der Arbeitsstelle weniger als 400 m: Fahrstreifenbegrenzung statt Leitlinie

[ ] Anordnung von Abweichungen von diesem Regelplan gemäß beiliegendem Anordnungstext

*Wiederholung der Fahrstreifen- tafeln in Kombination mit Zeichen 274 und des Zeichens 276 in Kombination mit 1049-13 alle 1000 m ist nur anzuordnen, wenn Arbeits- stellenlänge > 2000 m; Abstand der Kombinationen untereinander mindestens 200 m*



## Regelplan D I/6r

Verkehrsführung x+2

zwei Behelfsfahrstreifen auf eingeschränkter dreistreifiger Fahrbahn

### a) Querabspernung

durch Leitbaken Abstand 5 m  
Verziehungsmaß 1:20  
Warnleuchte auf jeder Leitbake

### b) Längsabspernung

durch Leitbaken Abstand 18 m

### c) Querabspernung

durch Leitbaken Abstand 5 m  
Verziehungsmaß 1:20  
Warnleuchte auf jeder Leitbake  
Einengung auf Breite des Behelfsfahrstreifens

### d) Verschwenkung

durch Leitbaken Abstand 9 m  
Verschwenkungsmaß 1:20  
Warnleuchte auf jeder Leitbake

### e) Verschwenkung: 1:20

### \*\*\*) Längsabspernung

Leitbaken Abstand 18 m  
[ ] Leitbaken entfallen, weil TSE bauzeitlich vorhanden

1) Warnlinie gemäß Rn. 1 VwV-StVO zu Z 295

2) [ ] linke Fahrbahnbegrenzungslinie links von der weißen Fahrbahnbegrenzungslinie in Gelb markieren

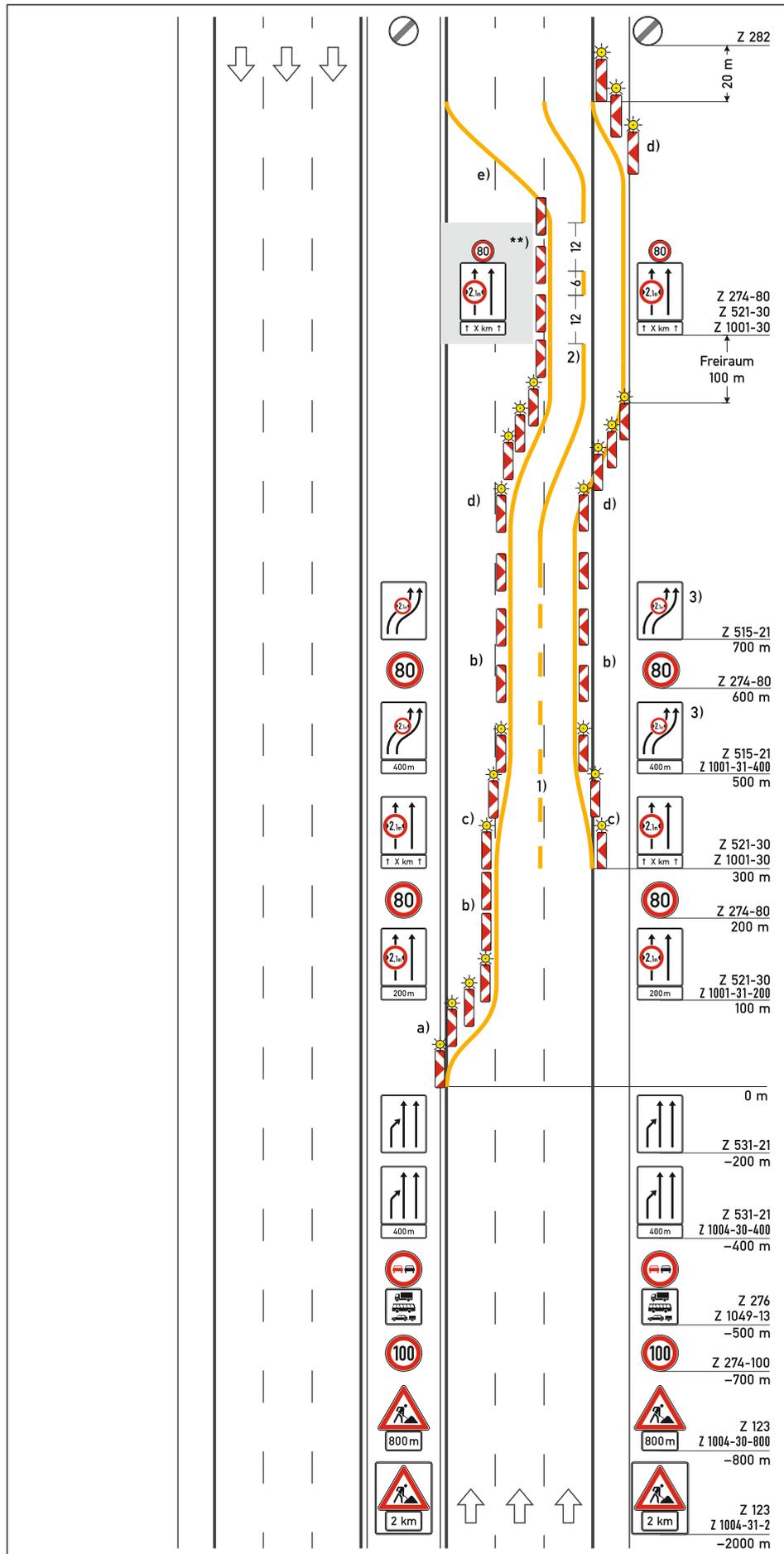
*Anordnung nur erforderlich, wenn sonst keine ausreichende Fahrbahnbreite gegeben ist*

3) Beträgt der Abstand zwischen dem Ende der Verschwenkung am Beginn der Arbeitsstelle und dem Beginn der Verschwenkung am Ende der Arbeitsstelle weniger als 400 m: Fahrstreifenbegrenzung statt Leitlinie

[ ] Anordnung von Abweichungen von diesem Regelplan gemäß beiliegendem Anordnungstext

*Wiederholung der Fahrstreifen- tafeln in Kombination mit Zeichen 274 und des Zeichens 276 in Kombination mit 1049-13 alle 1000 m ist nur anzuordnen, wenn Arbeits- stellenlänge > 2000 m; Abstand der Kombinationen untereinander mindestens 200 m*

05.21



### Regelplan D I/7

Verkehrsführung x+2

zwei Behelfsfahrstreifen auf eingeschränkter dreistreifiger Fahrbahn

**a) Querabspernung**  
 durch Leitbaken Abstand 5 m  
 Verziehungmaß 1:20  
 Warnleuchte auf jeder Leitbake

**b) Längsabspernung**  
 durch Leitbaken Abstand 18 m

**c) Querabspernung**  
 durch Leitbaken Abstand 5 m  
 Verziehungsmaß 1:20  
 Warnleuchte auf jeder Leitbake  
 Einengung auf Breite des Behelfsfahrstreifens

**d) Verschwenkung**  
 durch Leitbaken Abstand 9 m  
 Verschwenkungsmaß 1:20  
 Warnleuchte auf jeder Leitbake

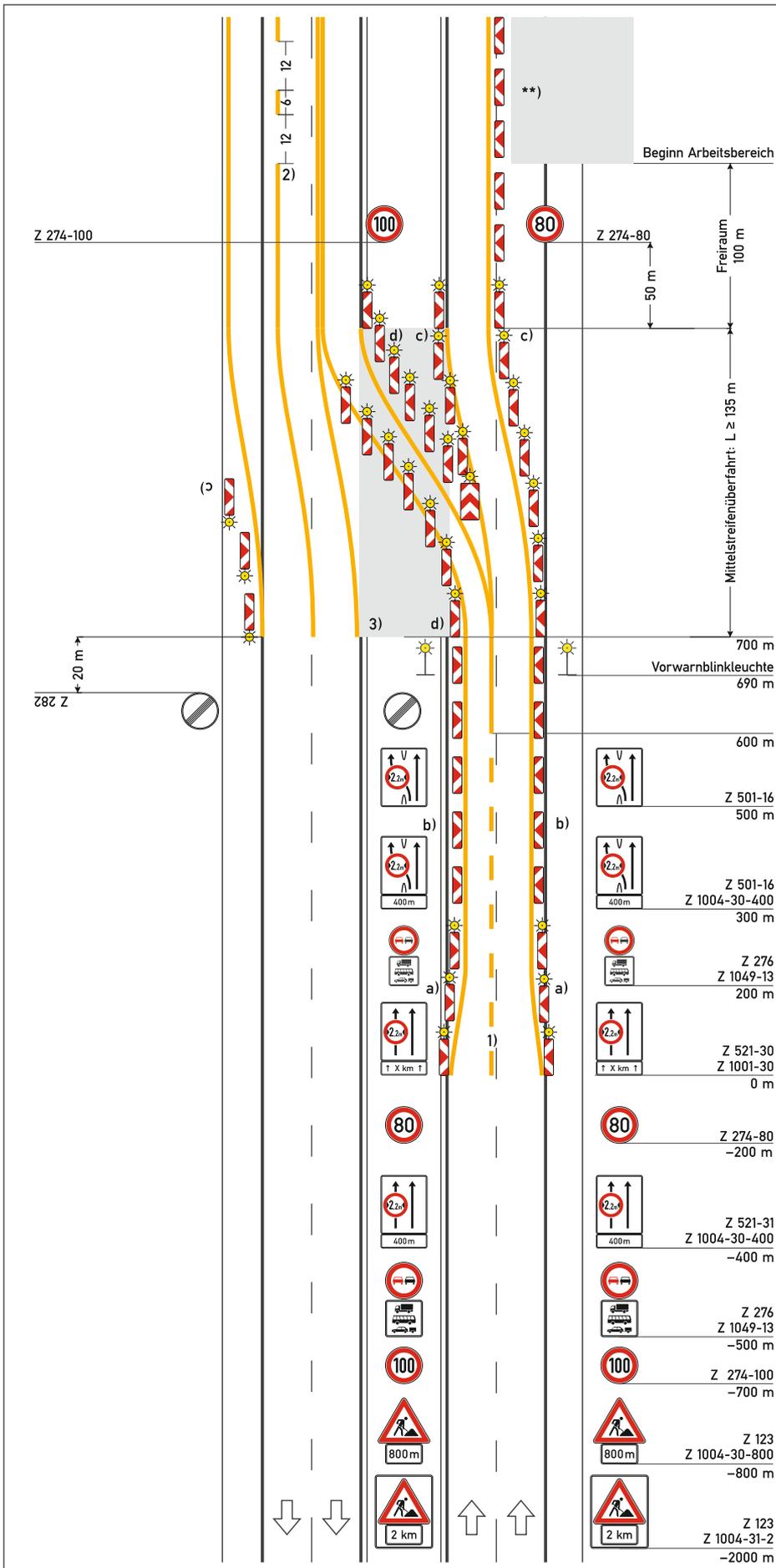
**e) Verschwenkung: links 1:10**

**\*\*] Längsabspernung**  
 Leitbaken Abstand 18 m  
 [ ] Leitbaken entfallen, weil TSE bauzeitlich vorhanden

- 1) Warnlinie gemäß Rn. 1 VwV-StVO zu Z 295
- 2) Beträgt der Abstand zwischen dem Ende der Verschwenkung am Beginn der Arbeitsstelle und dem Beginn der Verschwenkung am Ende der Arbeitsstelle weniger als 400 m: Fahrstreifenbegrenzung statt Leitlinie
- 3) [ ] keine Verschwenkungstafeln angeordnet; Beginn der Verschwenkung bei +700 m

*Wenn die Verschwenkung in Querrichtung weniger als 3 m beträgt, soll auf die Ankündigung mit Verschwenkungstafeln verzichtet werden.*

[ ] Anordnung von Abweichungen von diesem Regelplan gemäß beiliegendem Anordnungstext



## Regelplan D II/1a

Verkehrsführung 3+1

drei Behelfsfahrstreifen auf einer Richtungsfahrbahn

ein Behelfsfahrstreifen auf eingeschränkter Fahrbahn

### Anschluss an Regelplan D II/1b

- a) Querabspernung**  
durch Leitbaken Abstand 5 m  
Verziehungsmaß 1:20  
Warnleuchte auf jeder Leitbake  
Einengung auf Breite des Behelfsfahrstreifens
- b) Längsabspernung**  
durch Leitbaken Abstand 18 m
- c) Verschwenkung**  
Leitbaken Abstand 9 m  
Verschwenkungsmaß 1:20  
Warnleuchte auf jeder Leitbake
- d) Überleitung**  
Leitbaken Abstand 9 m  
Warnleuchte auf jeder Leitbake

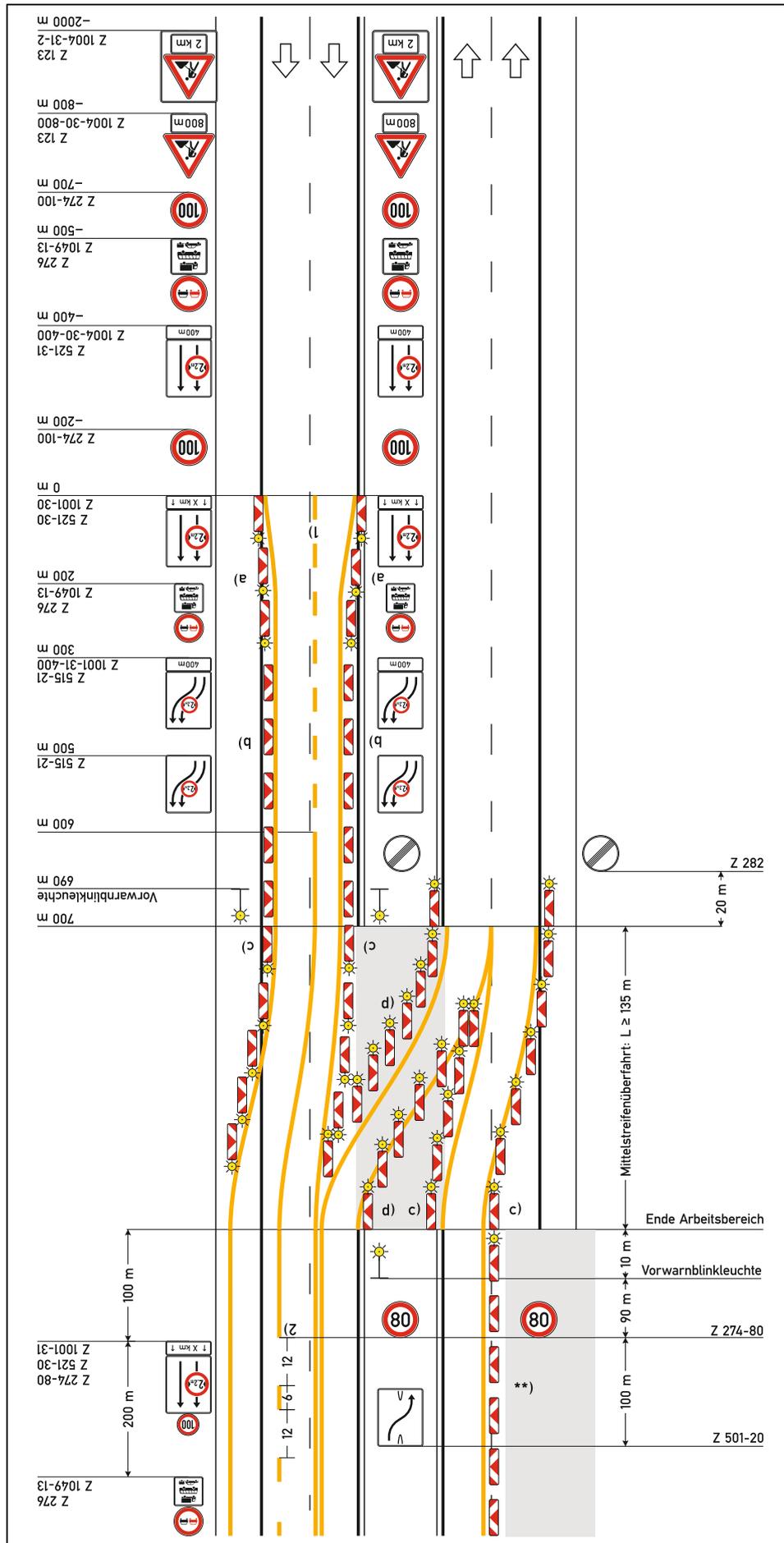
**\*\*) Längsabspernung**  
Leitbaken Abstand 18 m  
[ ] Leitbaken entfallen, weil TSE bauzeitlich vorhanden

- 1) Warnlinie gemäß Rn. 1 VwV-StVO zu Z 295
- 2) Beträgt der Abstand zwischen dem Ende der Überleitung am Beginn der Arbeitsstelle und dem Beginn der Überleitung am Ende der Arbeitsstelle weniger als 400 m: Fahrstreifenbegrenzung statt Leitlinie
- 3) Wenn keine TSE eingesetzt wird: Leitbaken Abstand 9 m mit gelber Warnleuchte auf jeder Leitbake

[ ] Anordnung von Abweichungen von diesem Regelplan gemäß beiliegendem Anordnungstext

*Wiederholung Zeichen 274 alle 1000 m ist nur anzuordnen, wenn Arbeitsstellenlänge > 2000 m; Abstand der Kombinationen untereinander mindestens 200 m*

05.21



### Regelplan D II/1b

Verkehrsführung 3+1

drei Behelfsfahrstreifen auf einer Richtungsfahrbahn

ein Behelfsfahrstreifen auf eingeschränkter Fahrbahn

**a) Querabspernung**  
 durch Leitbaken Abstand 5 m  
 Verziehungsmaß 1:20  
 Warnleuchte auf jeder Leitbake  
 Einengung auf Breite des Behelfsfahrstreifens

**b) Längsabspernung**  
 durch Leitbaken Abstand 18 m

**c) Verschwenkung**  
 Leitbaken Abstand 9 m  
 Verschwenkungsmaß 1:20  
 Warnleuchte auf jeder Leitbake

**d) Überleitung**  
 Leitbaken Abstand 9 m  
 Warnleuchte auf jeder Leitbake

**\*\*] Längsabspernung**  
 Leitbaken Abstand 18 m  
 [ ] Leitbaken entfallen, weil TSE bauzeitlich vorhanden

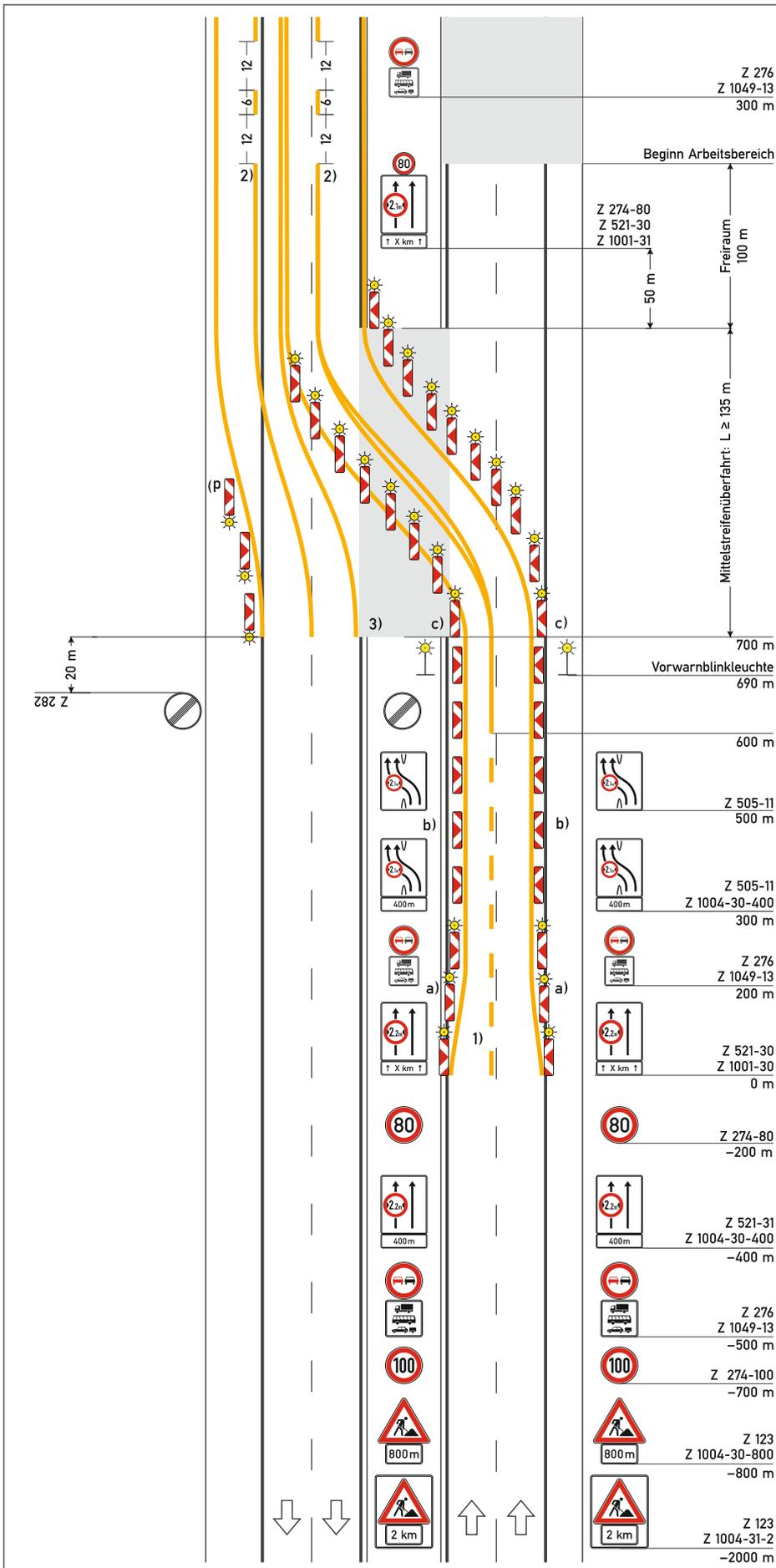
- 1) Warnlinie gemäß Rn. 1 VwV-StVO zu Z 295
- 2) Beträgt der Abstand zwischen dem Ende der Verschwenkung am Beginn der Arbeitsstelle und dem Beginn der Verschwenkung am Ende der Arbeitsstelle weniger als 400 m: Fahrstreifenbegrenzung statt Leitlinie

[ ] Anordnung von Abweichungen von diesem Regelplan gemäß beiliegendem Anordnungstext

*Wiederholung der Fahrstreifentafeln in Kombination mit Zeichen 274 und des Zeichens 276 in Kombination mit 1049-13 alle 1000 m ist nur anzuordnen, wenn Arbeitsstellenlänge > 2000 m; Abstand der Kombinationen untereinander mindestens 200 m*

### Anschluss an Regelplan D II/1a





## Regelplan D II/2a

Verkehrsführung 4+0

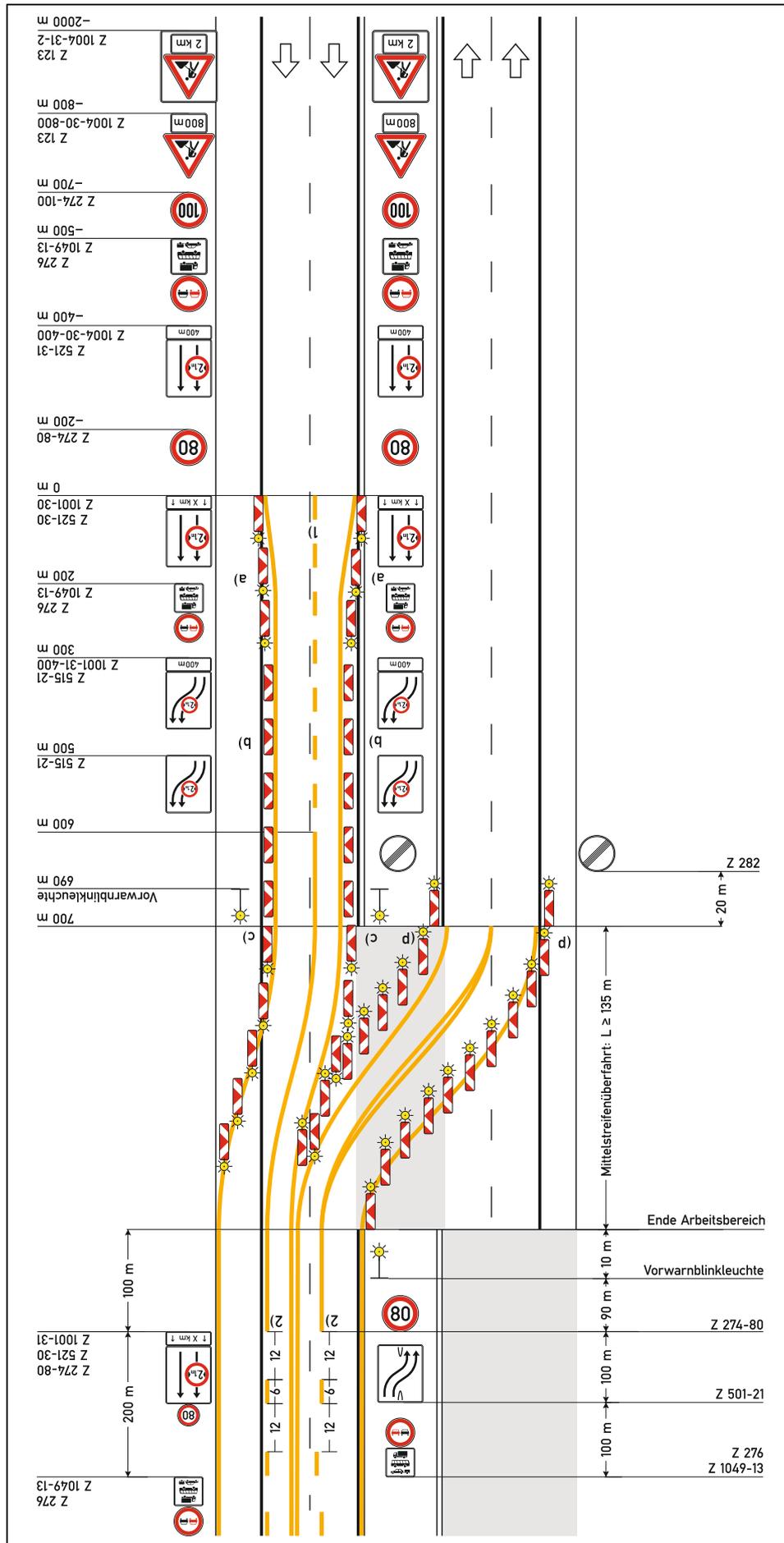
vier Behelfsfahrstreifen auf einer Richtungsfahrbahn

### Anschluss an Regelplan D II/2b

- a) Querabspernung**  
durch Leitbaken Abstand 5 m  
Verziehungsmaß 1:20  
Warnleuchte auf jeder Leitbake  
Einengung auf Breite des Behelfsfahrstreifens
- b) Längsabspernung**  
durch Leitbaken Abstand 18 m
- c) Überleitung**  
Leitbaken Abstand 9 m  
Verschwenkungsmaß 1:20  
Warnleuchte auf jeder Leitbake
- d) Verschwenkung**  
Leitbaken Abstand 9 m  
Verschwenkungsmaß 1:20  
Warnleuchte auf jeder Leitbake

- 1) Warnlinie gemäß Rn. 1  
VwV-StVO zu Z 295
  - 2) Beträgt der Abstand zwischen dem Ende der Überleitung am Beginn der Arbeitsstelle und dem Beginn der Überleitung am Ende der Arbeitsstelle weniger als 400 m: Fahrstreifenbegrenzung statt Leitlinie
  - 3) Wenn keine TSE eingesetzt wird: Leitbaken Abstand 9 m mit gelber Warnleuchte auf jeder Leitbake
- [ ] Anordnung von Abweichungen von diesem Regelplan gemäß beiliegendem Anordnungstext

*Wiederholung der Fahrstreifen-tafeln in Kombination mit Zeichen 274 und des Zeichens 276 in Kombination mit 1049-13 alle 1000 m ist nur anzuordnen, wenn Arbeitsstellenlänge > 2000 m; Abstand der Kombinationen untereinander mindestens 200 m*



## Regelplan D II/2b

Verkehrsführung 4+0

vier Behelfsfahrstreifen auf einer Richtungsfahrbahn

### a) Querabspernung

durch Leitbaken Abstand 5 m  
Verziehungsmaß 1:20  
Warnleuchte auf jeder Leitbake  
Einengung auf Breite des Behelfsfahrstreifens

### b) Längsabspernung

durch Leitbaken Abstand 18 m

### c) Verschwenkung

Leitbaken Abstand 9 m  
Verschwenkungsmaß 1:20  
Warnleuchte auf jeder Leitbake

### d) Überleitung

Leitbaken Abstand 9 m  
Warnleuchte auf jeder Leitbake

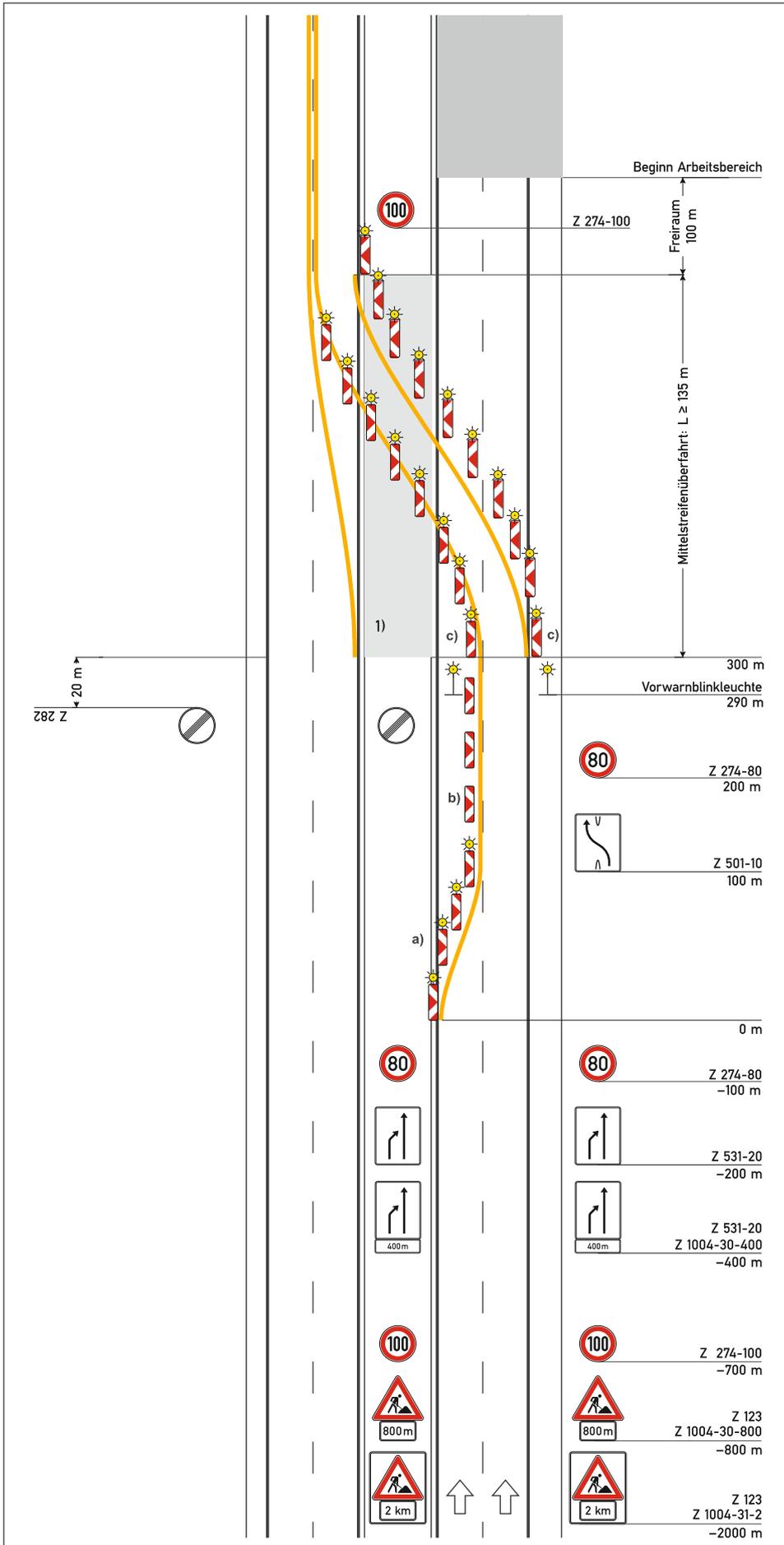
- 1) Warnlinie gemäß Rn. 1 VwV-StVO zu Z 295
- 2) Beträgt der Abstand zwischen dem Ende der Verschwenkung am Beginn der Arbeitsstelle und dem Beginn der Verschwenkung am Ende der Arbeitsstelle weniger als 400 m: Fahrstreifenbegrenzung statt Leitlinie

[ ] Anordnung von Abweichungen von diesem Regelplan gemäß beiliegendem Anordnungstext

Wiederholung der Fahrstreifen-  
tafeln in Kombination mit Zeichen  
274 und des Zeichens 276 in Kom-  
bination mit 1049-13 alle 1000 m  
ist nur anzuordnen, wenn Arbeits-  
stellenlänge > 2000 m; Abstand  
der Kombinationen untereinander  
mindestens 200 m

Anschluss an Regelplan D II/2a<sub>1</sub>

05.21



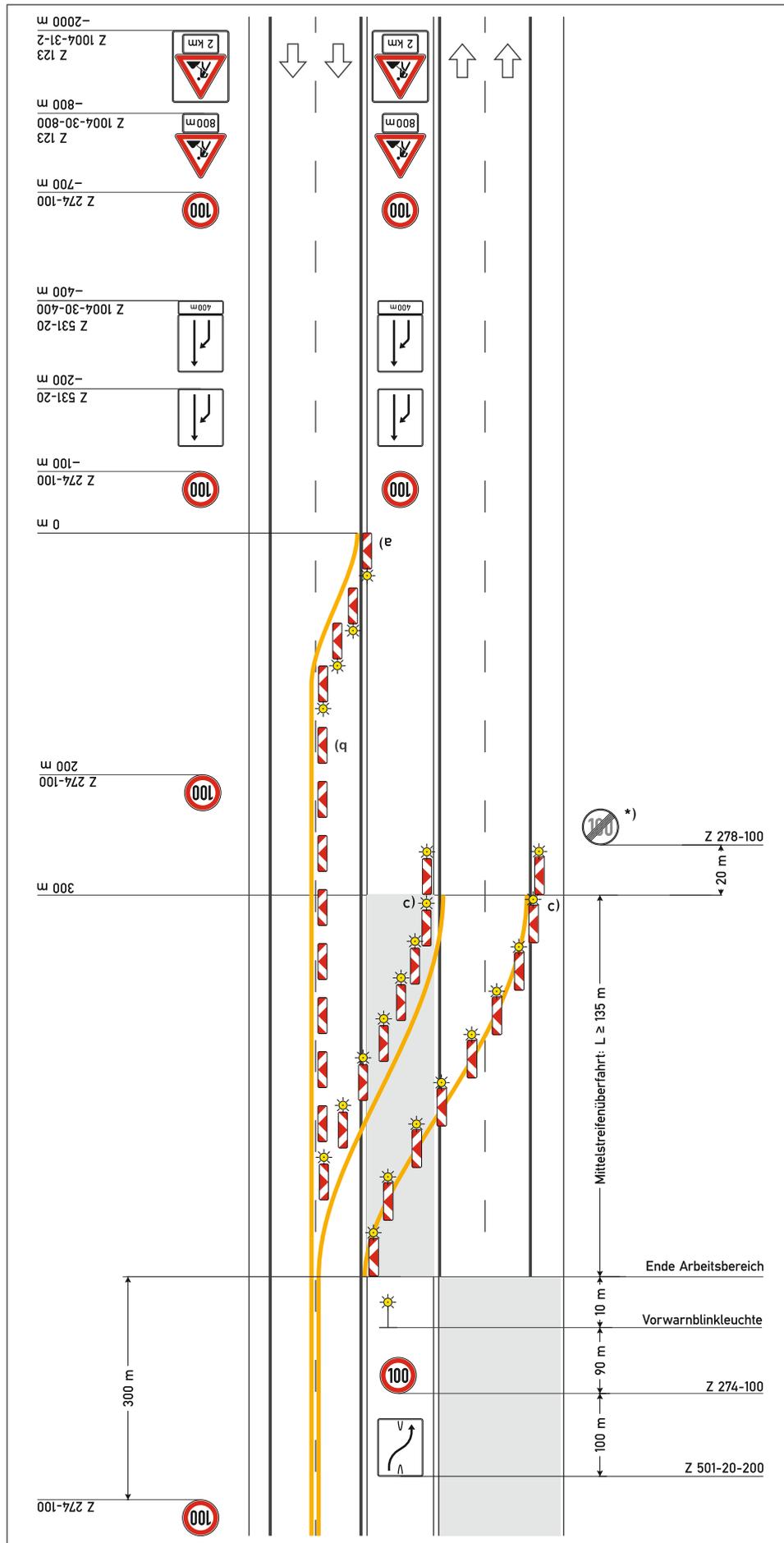
### Regelplan D II/3a

Verkehrsführung 2+0  
zwei Fahrstreifen auf einer  
Richtungsfahrbahn

#### ↑ Anschluss an Regelplan D II/3b

- a) Querabspernung**  
durch Leitbaken Abstand 9 m  
Verziehungsmaß 1:20  
gelbe Warnleuchte auf jeder  
Leitbake  
Einengung auf Breite des  
Behelfsfahrstreifens
  - b) Längsabspernung**  
durch Leitbaken Abstand 18 m
  - c) Überleitung**  
Leitbaken Abstand 9 m mit  
gelber Warnleuchte auf jeder  
Leitbake
- 1) Wenn keine TSE eingesetzt  
wird: Leitbaken Abstand 9 m  
gelbe Warnleuchte auf jeder  
Leitbake
- [ ] Anordnung von Abweichungen  
von diesem Regelplan  
gemäß beiliegendem  
Anordnungstext

*Wiederholung von Zeichen 274 alle  
1000 m ist nur anzuordnen, wenn  
Arbeitsstellenlänge > 2000 m*



## Regelplan D II/3b

Verkehrsführung 2+0

Zwei Fahrstreifen auf einer Richtungsfahrbahn

### a) Querabspernung

durch Leitbaken Abstand 9 m  
Verziehungsmaß 1:20  
gelbe Warnleuchte auf jeder Leitbake  
Einengung auf Breite des Behelfsfahrstreifens

### b) Längsabspernung

durch Leitbaken Abstand 18 m

### c) Überleitung

Leitbaken Abstand 9 m  
gelbe Warnleuchte auf jeder Leitbake

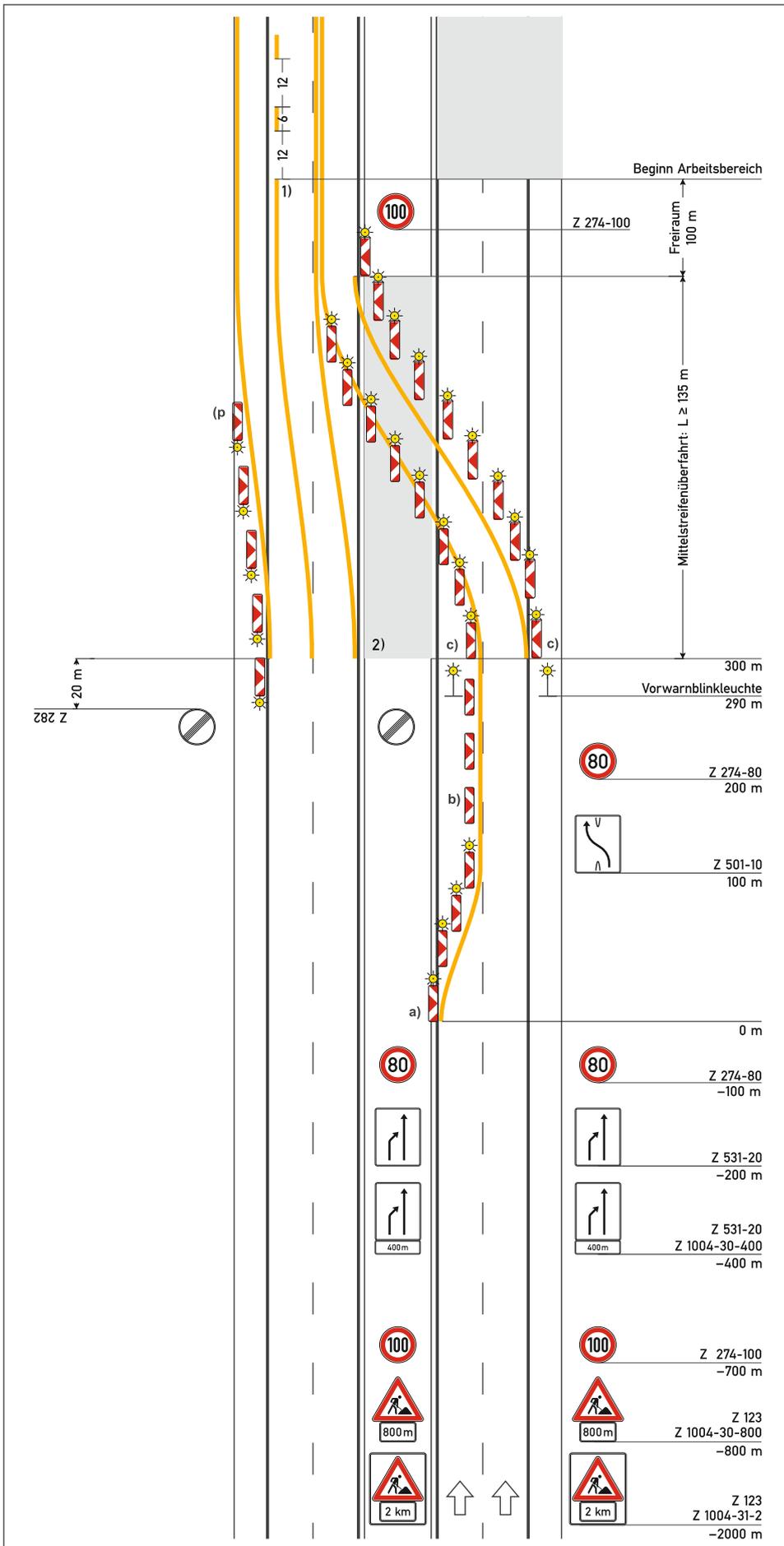
\*] beidseitige Aufstellung

[ ] Anordnung von Abweichungen von diesem Regelplan gemäß beiliegendem Anordnungstext

Wiederholung von Zeichen 274 alle 1000 m ist nur anzuordnen, wenn Arbeitsstellenlänge > 2000 m

Anschluss an Regelplan D II/3a

05.21



## Regelplan D II/4a

Verkehrsführung 3+0

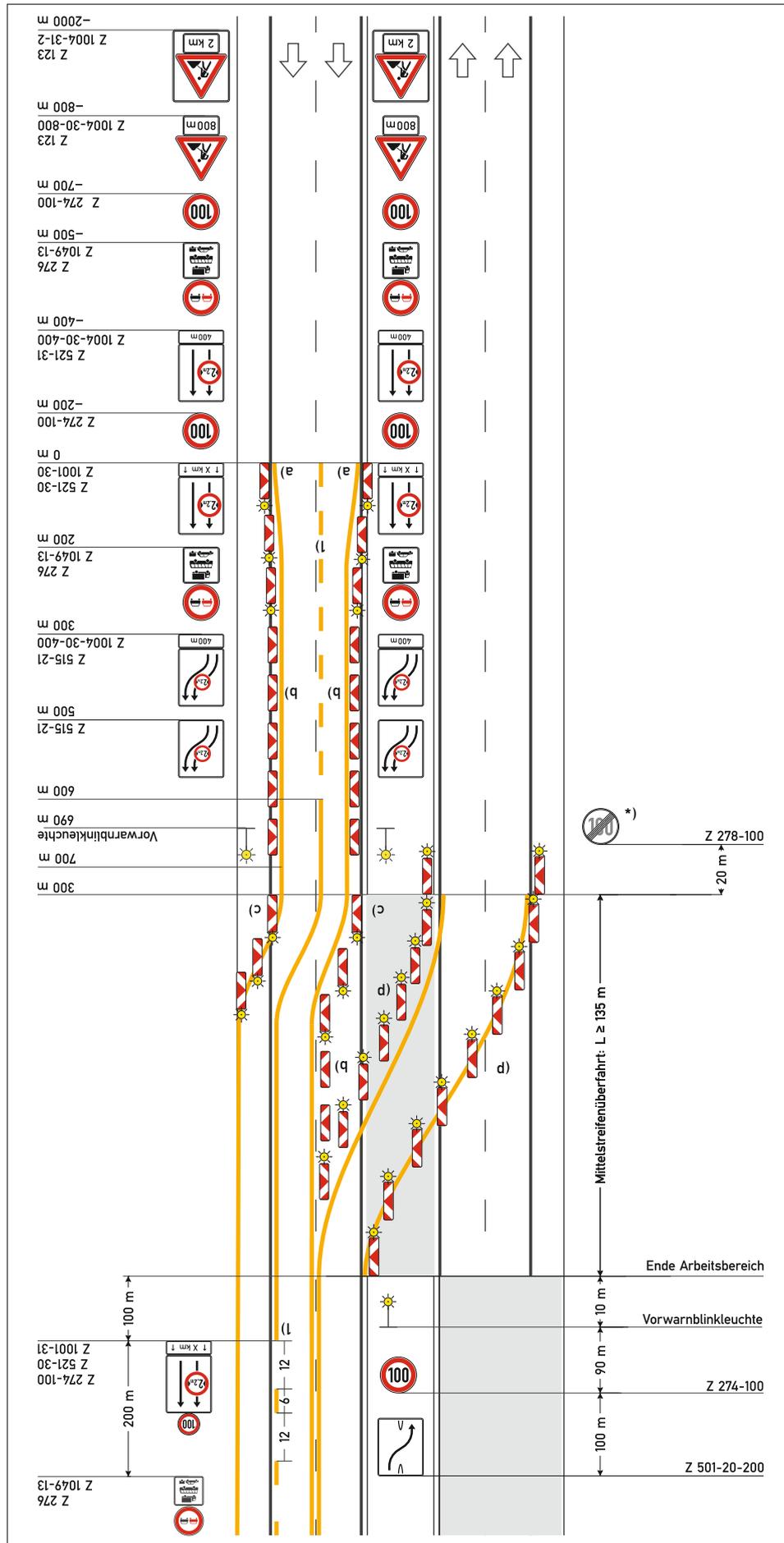
drei Fahrstreifen auf einer Richtungsfahrbahn

### Anschluss an Regelplan D II/4b

- a) Querabspernung**  
durch Leitbaken Abstand 9 m  
Verziehungsmaß 1:20  
gelbe Warnleuchte auf jeder Leitbake  
Einengung auf Breite des Behelfsfahrstreifens
- b) Längsabspernung**  
durch Leitbaken Abstand 18 m
- c) Überleitung**  
Leitbaken Abstand 9 m  
gelbe Warnleuchte auf jeder Leitbake
- d) Verschwenkung**  
Leitbaken Abstand 9 m  
Verschwenkungsmaß 1:20  
gelbe Warnleuchte auf jeder Leitbake

- 1) Beträgt der Abstand zwischen dem Ende der Überleitung am Beginn der Arbeitsstelle und dem Beginn der Überleitung am Ende der Arbeitsstelle weniger als 400 m: Fahrstreifenbegrenzung statt Leitlinie
  - 2) Wenn keine TSE eingesetzt wird: Leitbaken Abstand 9 m gelbe Warnleuchte auf jeder Leitbake
- [ ] Anordnung von Abweichungen von diesem Regelplan gemäß beiliegendem Anordnungstext

Wiederholung von Zeichen 274 alle 1000 m ist nur anzuordnen, wenn Arbeitsstellenlänge > 2000 m



## Regelplan D II/4b

Verkehrsführung 3+0

drei Fahrstreifen auf einer Richtungsfahrbahn

### a) Querabspernung

durch Leitbaken Abstand 9 m  
Verziehungsmaß 1:20  
gelbe Warnleuchte auf jeder Leitbake  
Einengung auf Breite des Behelfsfahrstreifens

### b) Längsabspernung

durch Leitbaken Abstand 18 m

### c) Verschwenkung

Leitbaken Abstand 9 m  
Verschwenkungsmaß 1:20  
gelbe Warnleuchte auf jeder Leitbake

### d) Überleitung

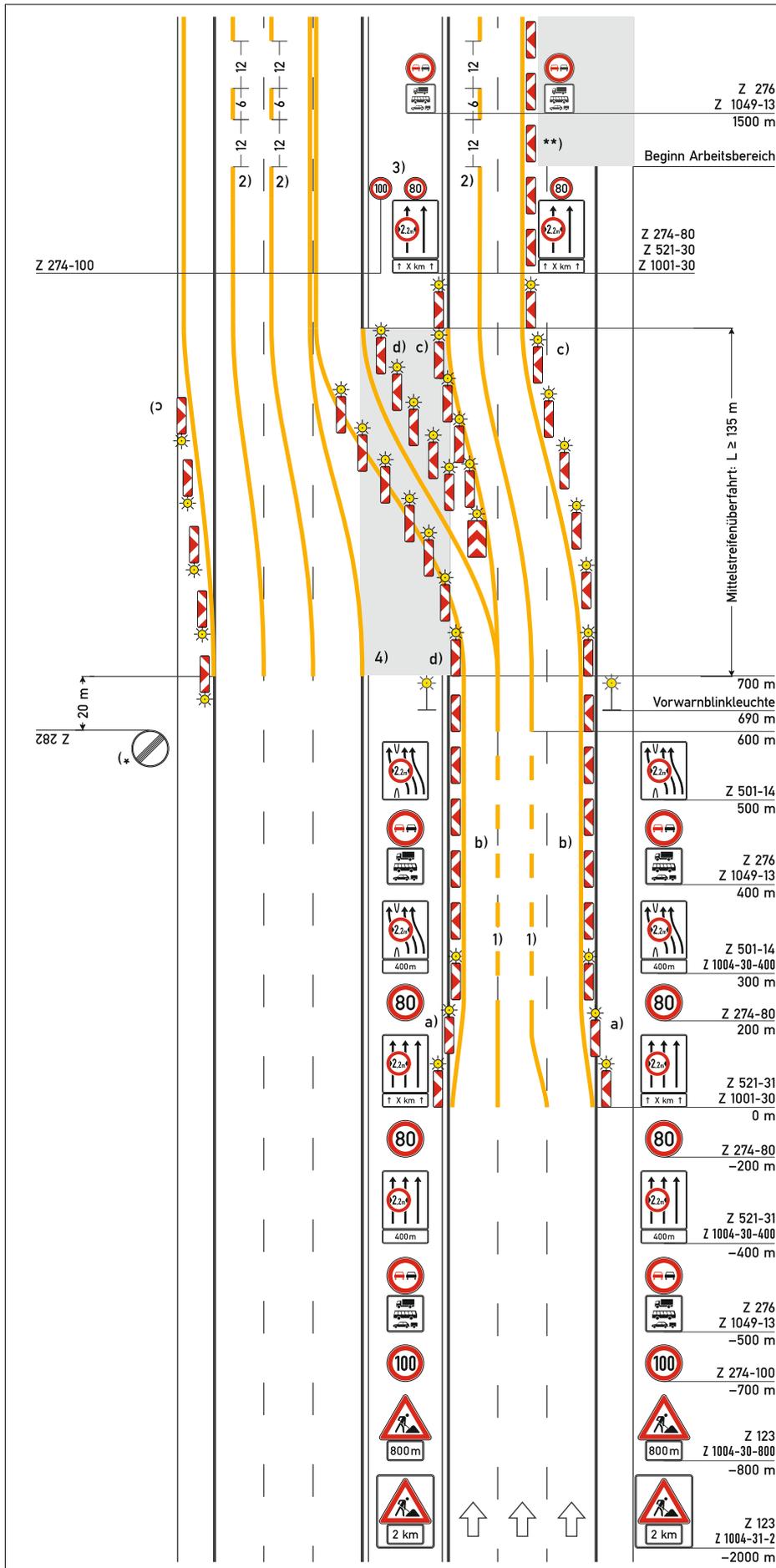
Leitbaken Abstand 9 m  
gelbe Warnleuchte auf jeder Leitbake

\*] beidseitige Aufstellung

- 1) Beträgt der Abstand zwischen dem Ende der Verschwenkung am Beginn der Arbeitsstelle und dem Beginn der Verschwenkung am Ende der Arbeitsstelle weniger als 400 m: Fahrstreifenbegrenzung statt Leitlinie

Wiederholung der Fahrstreifen- tafeln in Kombination mit Zeichen 274 und des Zeichens 276 in Kombination mit 1049-13 alle 1000 m ist nur anzuordnen, wenn Arbeits- stellenlänge > 2000 m; Abstand der Kombinationen untereinander mindestens 200 m

Anschluss an Regelplan D II/4a



## Regelplan D II/5a

Verkehrsführung 4+2

vier Behelfsfahrstreifen auf einer Richtungsfahrbahn

zwei Behelfsfahrstreifen auf eingeschränkter Fahrbahn

### Anschluss an Regelplan D II/5b

#### a) Querabspernung

durch Leitbaken Abstand 5 m  
Verzierungsmaß 1:20  
Warnleuchte auf jeder Leitbake  
Einengung auf Breite des Behelfsfahrstreifens

#### b) Längsabspernung

durch Leitbaken Abstand 18 m

#### c) Verschwenkung

Leitbaken Abstand 9 m  
Verschwenkungsmaß 1:20  
Warnleuchte auf jeder Leitbake

#### d) Überleitung

Leitbaken Abstand 9 m  
Warnleuchte auf jeder Leitbake

**\*)** beidseitige Aufstellung

#### \*\*) Längsabspernung

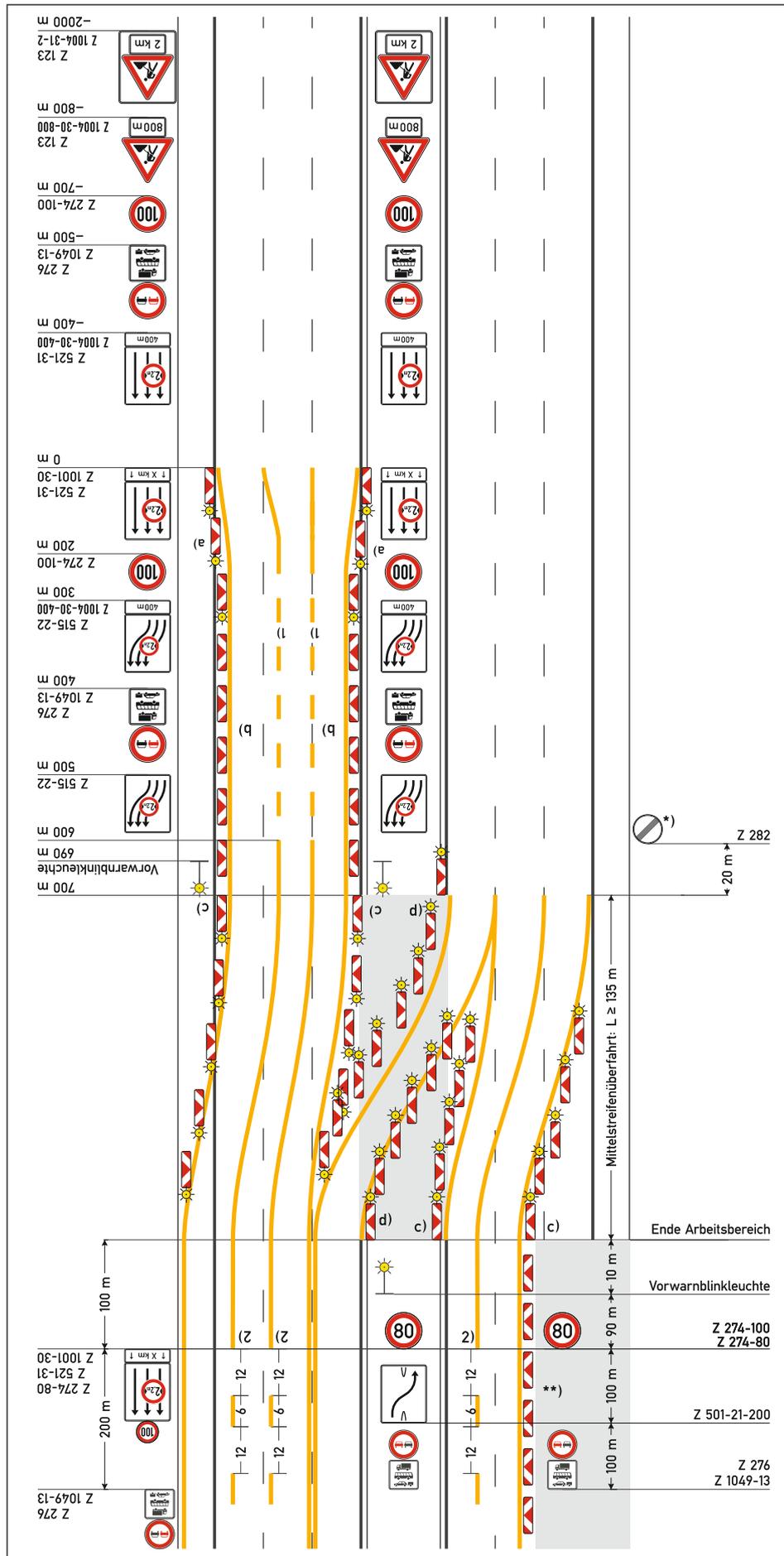
Leitbaken Abstand 18 m  
[ ] Leitbaken entfallen,  
weil TSE bauzeitlich  
vorhanden

- Warnlinie gemäß Rn. 1  
VwV-StVO zu Z 295
- Beträgt der Abstand zwischen dem Ende der Überleitung am Beginn der Arbeitsstelle und dem Ende der Überleitung am Ende der Arbeitsstelle weniger als 400 m: Fahrstreifenbegrenzung statt Leitlinie
- Die Zeichen 274 sind deutlich in Richtung des betroffenen Fahrstreifens auszurichten
- Wenn keine TSE eingesetzt wird: Leitbaken, Abstand 9 m im Überleitungsbereich mit gelber Warnleuchte auf jeder Leitbake

[ ] Anordnung von Abweichungen von diesem Regelplan gemäß beiliegendem Anordnungstext

*Wiederholung der Fahrstreifentafeln in Kombination mit Zeichen 274 und des Zeichens 276 in Kombination mit 1049-13 alle 1000 m ist nur anzuordnen, wenn Arbeitsstellenlänge > 2000 m; Abstand der Kombinationen untereinander mindestens 200 m*

05.21



### Regelplan D II/5b

Verkehrsführung 4+2

vier Behelfsfahrstreifen auf einer Richtungsfahrbahn

zwei Behelfsfahrstreifen auf eingeschränkter Fahrbahn

**a) Querabspernung**  
 durch Leitbaken Abstand 5 m  
 Verziehungsmaß 1:20  
 Warnleuchte auf jeder Leitbake  
 Einengung auf Breite des Behelfsfahrstreifens

**b) Längsabspernung**  
 durch Leitbaken Abstand 18 m

**c) Verschwenkung**  
 Leitbaken Abstand 9 m  
 Verschwenkungsmaß 1:20  
 Warnleuchte auf jeder Leitbake

**d) Überleitung**  
 Leitbaken Abstand 9 m  
 Warnleuchte auf jeder Leitbake

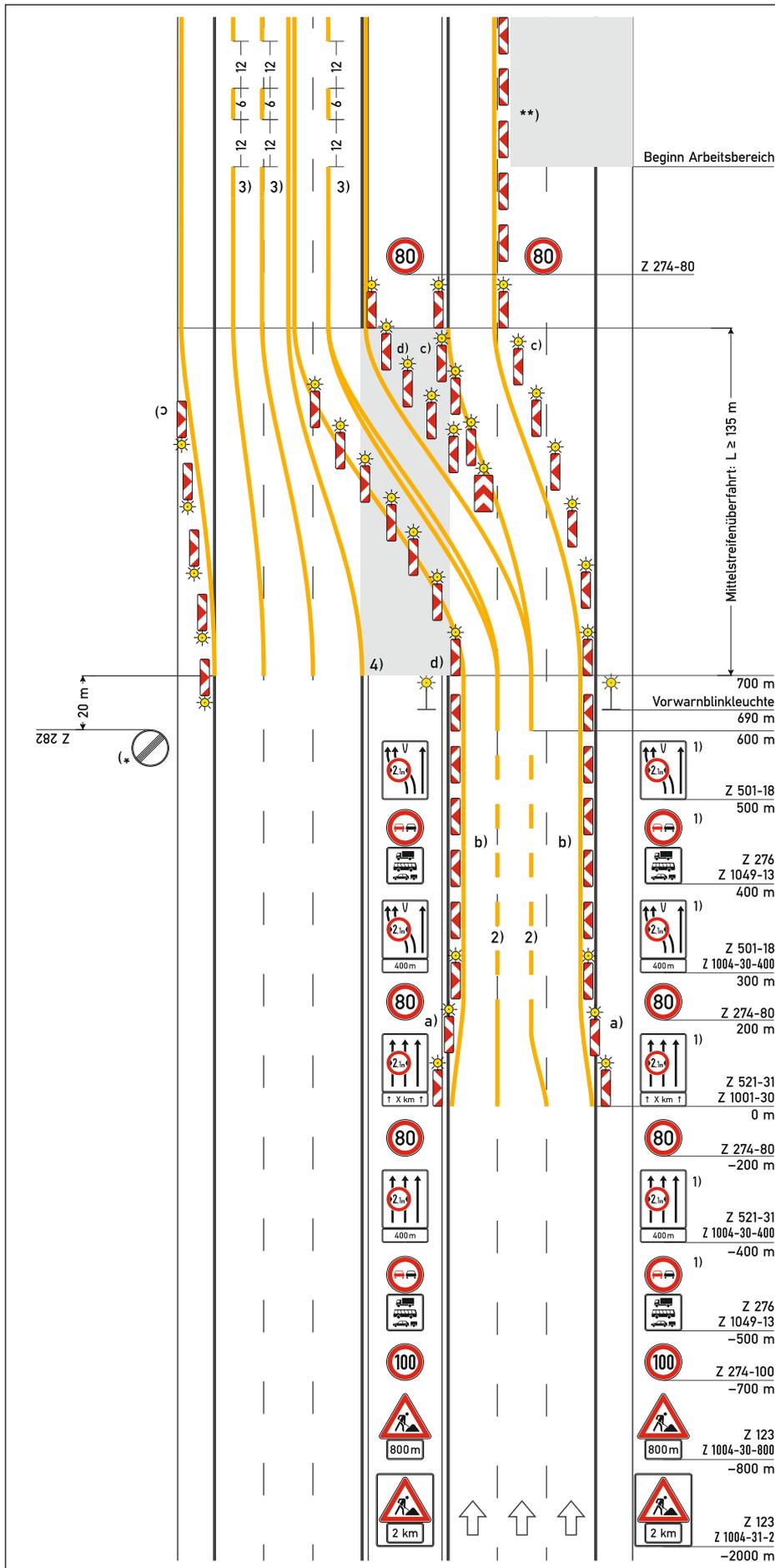
- 1) Warnlinie gemäß Rn. 1 VwV-StVO zu Z 295
- 2) Beträgt der Abstand zwischen dem Ende der Verschwenkung am Beginn der Arbeitsstelle und dem Beginn der Verschwenkung am Ende der Arbeitsstelle weniger als 400 m: Fahrstreifenbegrenzung statt Leitlinie

**\*\* ) Längsabspernung**  
 Leitbaken Abstand 18 m  
 [ ] Leitbaken entfallen, weil TSE bauzeitlich vorhanden

**\* ) beidseitige Aufstellung**  
 [ ] Anordnung von Abweichungen von diesem Regelplan gemäß beiliegendem Anordnungstext

*Wiederholung der Fahrstreifen- tafeln in Kombination mit Zeichen 274 und des Zeichens 276 in Kombination mit 1049-13 alle 1000 m ist nur anzuordnen, wenn Arbeits- stellenlänge > 2000 m; Abstand der Kombinationen untereinander mindestens 200 m*

#### Anschluss an Regelplan D II/5a



## Regelplan D II/6a

Verkehrsführung 5+1

fünf Behelfsfahrstreifen auf einer Richtungsfahrbahn

ein Behelfsfahrstreifen auf eingeschränkter Fahrbahn

### Anschluss an Regelplan D II/6b

#### a) Querabspernung

durch Leitbaken Abstand 5 m  
Verziehungsmaß 1:20  
Warnleuchte auf jeder Leitbake  
Einengung auf Breite des Behelfsfahrstreifens

#### b) Längsabspernung

durch Leitbaken Abstand 18 m

#### c) Verschwenkung

Leitbaken Abstand 9 m  
Verschwenkungsmaß 1:20  
Warnleuchte auf jeder Leitbake

#### d) Überleitung

Leitbaken Abstand 9 m  
Warnleuchte auf jeder Leitbake

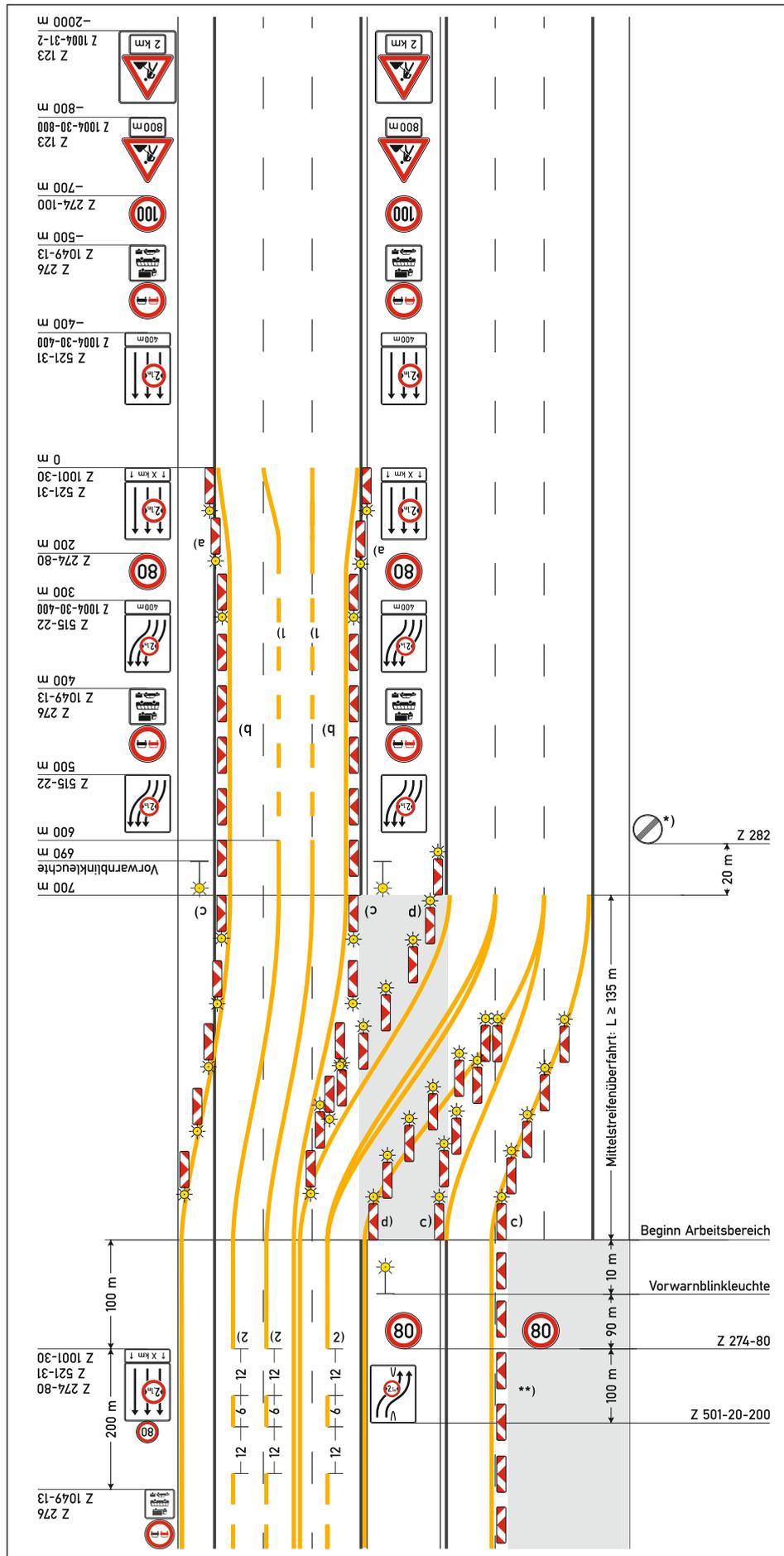
#### \*\* Längsabspernung

Leitbaken Abstand 18 m  
[ ] Leitbaken entfallen, weil TSE bauzeitlich vorhanden

- Entfall des Überholverbotes und Anpassung Z 501 ff. bei Nutzung des mittleren Fahrstreifens durch Lkw, Kom und Kombinationen
- Warnlinie gemäß Rn. 1 VwV-StVO zu Z 295
- Beträgt der Abstand zwischen dem Ende der Überleitung am Beginn der Arbeitsstelle und dem Beginn der Überleitung am Ende der Arbeitsstelle weniger als 400 m: Fahrstreifenbegrenzung statt Leitlinie
- Wenn keine TSE eingesetzt wird: Leitbaken Abstand 9 m  
Warnleuchte auf jeder Leitbake  
[ ] Anordnung von Abweichungen von diesem Regelplan gemäß beiliegendem Anordnungstext

Wiederholung der Fahrstreifen tafeln in Kombination mit Zeichen 274 und des Zeichens 276 in Kombination mit 1049-13 alle 1000 m ist nur anzuordnen, wenn Arbeitsstellenlänge > 2000 m; Abstand der Kombinationen untereinander mindestens 200 m

05.21



### Regelplan D II/6b

Verkehrsführung 5+1

fünf Behelfsfahrstreifen auf einer Richtungsfahrbahn

ein Behelfsfahrstreifen auf eingeschränkter Fahrbahn

**a) Querabspernung**

durch Leitbaken Abstand 5 m  
Verzierungsmaß 1:20  
Warnleuchte auf jeder Leitbake  
Einengung auf Breite des Behelfsfahrstreifens

**b) Längsabspernung**

durch Leitbaken Abstand 18 m

**c) Verschwenkung**

Leitbaken Abstand 9 m  
Verschwenkungsmaß 1:20  
Warnleuchte auf jeder Leitbake

**d) Überleitung**

Leitbaken Abstand 9 m  
Warnleuchte auf jeder Leitbake

- 1) Warnlinie gemäß Rn. 1 VwV-StVO zu Z 295
- 2) Beträgt der Abstand zwischen dem Ende der Verschwenkung am Beginn der Arbeitsstelle und dem Beginn der Verschwenkung am Ende der Arbeitsstelle weniger als 400 m: Fahrstreifenbegrenzung statt Leitlinie

**\*\*] Längsabspernung**

Leitbaken Abstand 18 m  
[ ] Leitbaken entfallen, weil TSE bauzeitlich vorhanden

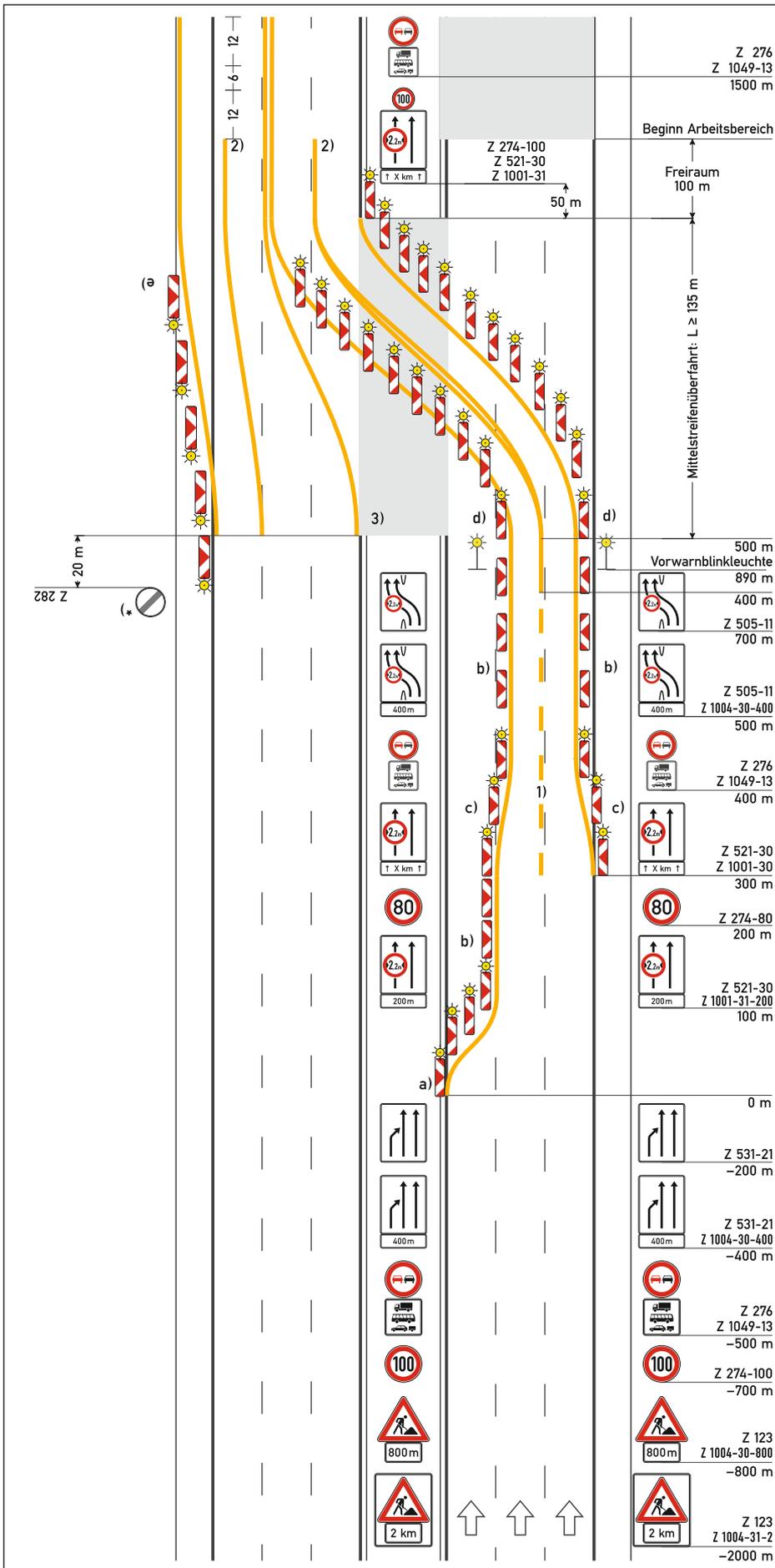
\*] beidseitige Aufstellung

[ ] Anordnung von Abweichungen von diesem Regelplan gemäß beiliegendem Anordnungstext

*Wiederholung der Fahrstreifen- tafeln in Kombination mit Zeichen 274 und des Zeichens 276 in Kombination mit 1049-13 alle 1000 m ist nur anzuordnen, wenn Arbeitsstellenlänge > 2000 m; Abstand der Kombinationen untereinander mindestens 200 m*

**Anschluss an Regelplan D II/6a**





## Regelplan D II/7a

Verkehrsführung 4+0

vier Behelfsfahrstreifen auf einer Richtungsfahrbahn

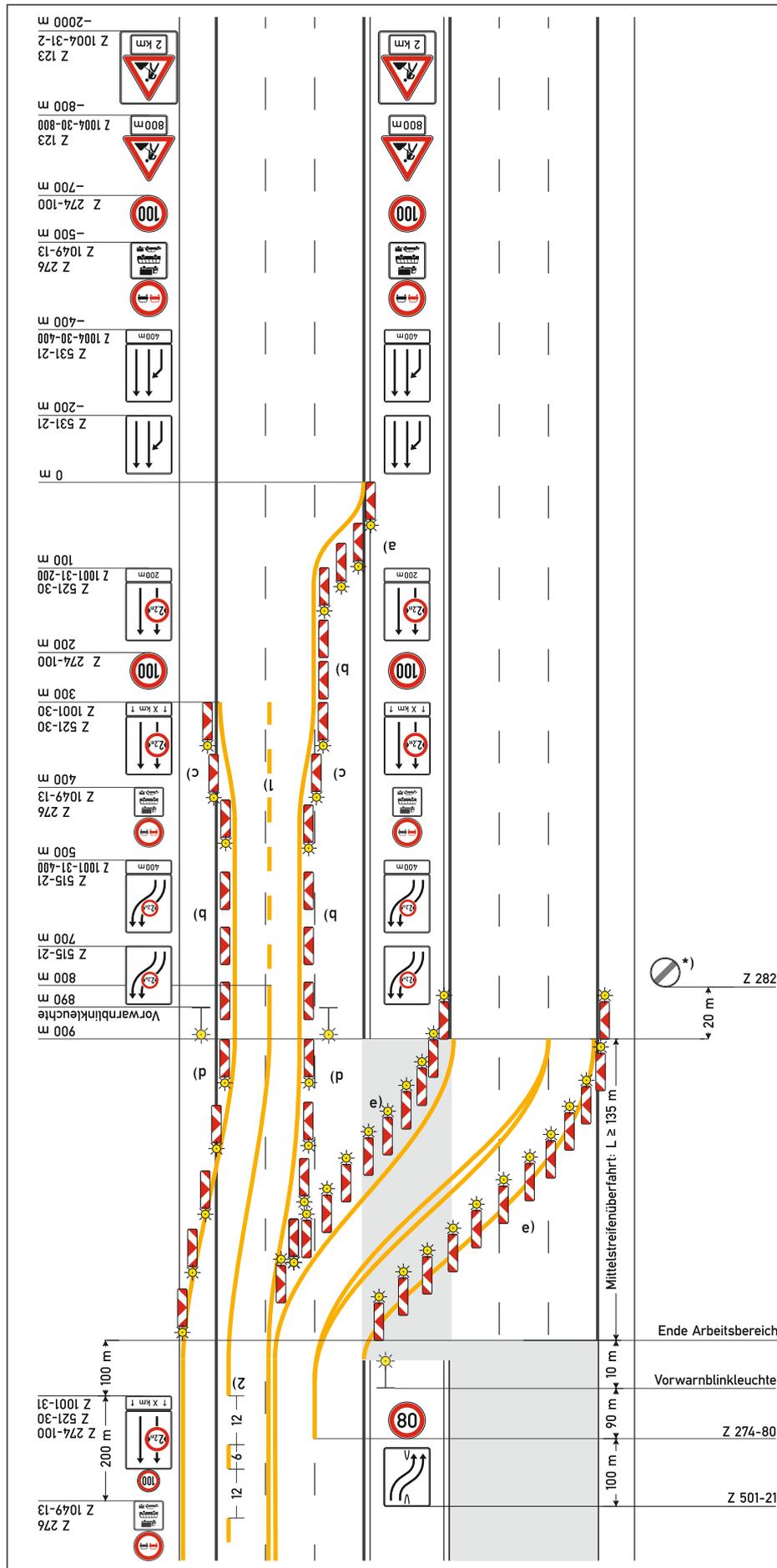
### Anschluss an Regelplan D II/7b

- a) Querabspernung**  
durch Leitbaken Abstand 5 m  
Verziehungsmaß 1:20  
Warnleuchte auf jeder Leitbake
  - b) Längsabspernung**  
durch Leitbaken Abstand 18 m
  - c) Querabspernung**  
durch Leitbaken Abstand 5 m  
Verziehungsmaß 1:20  
Warnleuchte auf jeder Leitbake  
Einengung auf Breite des Behelfsfahrstreifens
  - d) Überleitung**  
Leitbaken Abstand 9 m  
Warnleuchte auf jeder Leitbake
  - e) Verschwenkung**  
Leitbaken Abstand 9 m  
Verschwenkungsmaß 1:20  
Warnleuchte auf jeder Leitbake
- 1) Warnlinie gemäß Rn. 1  
VwV-StVO zu Z 295
  - 2) Beträgt der Abstand zwischen dem Ende der Überleitung am Beginn der Arbeitsstelle und dem Beginn der Überleitung am Ende der Arbeitsstelle weniger als 400 m: Fahrstreifenbegrenzung statt Leitlinie
  - 3) Wenn keine TSE eingesetzt wird: Leitbaken Abstand 9 m  
Warnleuchte auf jeder Leitbake

[ ] Anordnung von Abweichungen von diesem Regelplan gemäß beiliegendem Anordnungstext

*Wiederholung der Fahrstreifen tafeln in Kombination mit Zeichen 274 und des Zeichens 276 in Kombination mit 1049-13 alle 1000 m ist nur anzuordnen, wenn Arbeitsstellenlänge > 2000 m; Abstand der Kombinationen untereinander mindestens 200 m*

\*] beidseitige Aufstellung



## Regelplan D II/7b

Verkehrsführung 4+0

vier Behelfsfahrstreifen auf einer Richtungsfahrbahn

- a) **Querabspernung**  
durch Leitbaken Abstand 5 m  
Verziehungsmaß 1:20  
Warnleuchte auf jeder Leitbake
  - b) **Längsabspernung**  
durch einseitige Leitbaken  
Abstand 18 m
  - c) **Querabspernung**  
durch Leitbaken Abstand 5 m  
Verziehungsmaß 1:20  
Warnleuchte auf jeder Leitbake  
Einengung auf Breite des Behelfsfahrstreifens
  - d) **Verschwenkung**  
Leitbaken Abstand 9 m  
Verschwenkungsmaß 1:20  
gelbe Warnleuchte auf jeder Leitbake
  - e) **Überleitung**  
Leitbaken Abstand 9 m  
gelbe Warnleuchte auf jeder Leitbake
- 1) Warnlinie gemäß Rn. 1  
VwV-StVO zu Z 295
  - 2) Beträgt der Abstand zwischen dem Ende der Verschwenkung am Beginn der Arbeitsstelle und dem Beginn der Verschwenkung am Ende der Arbeitsstelle weniger als 400 m: Fahrstreifenbegrenzung statt Leitlinie

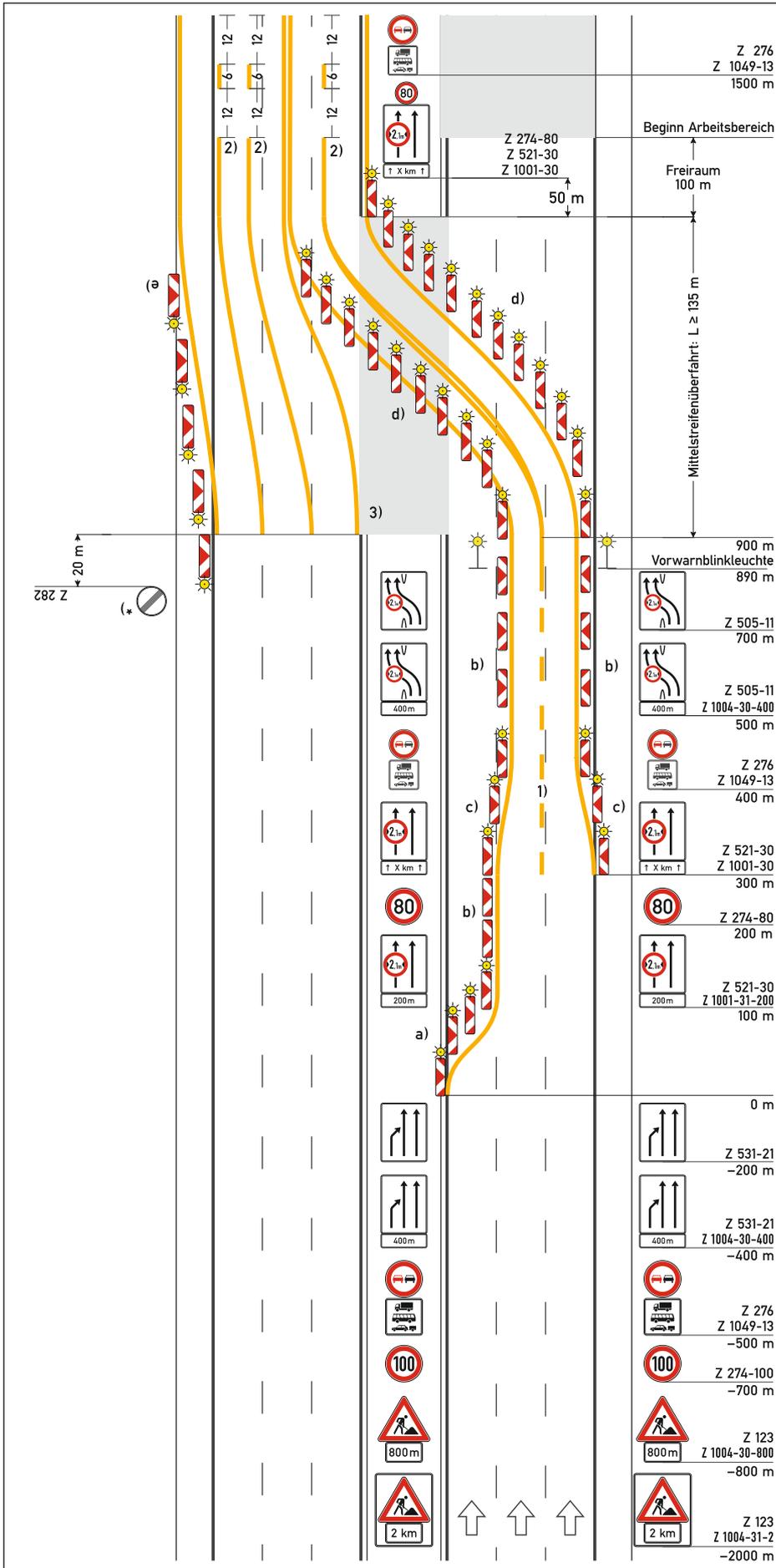
\*] beidseitige Aufstellung

[ ] Anordnung von Abweichungen von diesem Regelplan gemäß beiliegendem Anordnungstext

Wiederholung der Fahrstreifentafeln in Kombination mit Zeichen 274 und des Zeichens 276 in Kombination mit 1049-13 alle 1000 m ist nur anzuordnen, wenn Arbeitsstellenlänge > 2000 m; Abstand der Kombinationen untereinander mindestens 200 m

### Anschluss an Regelplan D II/7a





## Regelplan D II/8a

Verkehrsführung 5+0

fünf Behelfsfahrstreifen auf einer Richtungsfahrbahn

### Anschluss an Regelplan D II/8b

- a) Querabspernung**  
durch Leitbaken Abstand 5 m  
Verziehungsmaß 1:20  
Warnleuchte auf jeder Leitbake  
Einengung auf Breite des Behelfsfahrstreifens
  - b) Längsabspernung**  
durch Leitbaken Abstand 18 m
  - c) Querabspernung**  
durch Leitbaken Abstand 5 m  
Verziehungsmaß 1:20  
Warnleuchte auf jeder Leitbake  
Einengung auf Breite des Behelfsfahrstreifens
  - d) Überleitung**  
Leitbaken Abstand 9 m  
Warnleuchte auf jeder Leitbake
  - e) Verschwenkung**  
Leitbaken Abstand 9 m  
Verschwenkungsmaß 1:20  
Warnleuchte auf jeder Leitbake
- 1) Warnlinie gemäß Rn. 1  
VwV-StVO zu Z 295
  - 2) Beträgt der Abstand zwischen dem Ende der Überleitung am Beginn der Arbeitsstelle und dem Beginn der Überleitung am Ende der Arbeitsstelle weniger als 400 m: Fahrstreifenbegrenzung statt Leitlinie
  - 3) Wenn keine TSE eingesetzt wird: Leitbaken Abstand 9 m  
Warnleuchte auf jeder Leitbake

[ ] Anordnung von Abweichungen von diesem Regelplan gemäß beiliegendem Anordnungstext

*Wiederholung der Fahrstreifen- tafeln in Kombination mit Zeichen 274 und des Zeichens 276 in Kombination mit 1049-13 alle 1000 m ist nur anzuordnen, wenn Arbeits- stellenlänge > 2000 m; Abstand der Kombinationen untereinander mindestens 200 m*

\* ) beidseitige Aufstellung

## Regelplan D II/8b

Verkehrsführung 5+0

fünf Behelfsfahrstreifen auf einer Richtungsfahrbahn

- a) **Querabspernung**  
 durch Leitbaken Abstand 5 m  
 Verziehungsmaß 1:20  
 Warnleuchte auf jeder Leitbake  
 Einengung auf Breite des Behelfsfahrstreifens
- b) **Längsabspernung**  
 durch Leitbaken Abstand 18 m
- c) **Verschwenkung**  
 durch Leitbaken Abstand 5 m  
 Verschwenkungsmaß 1:20  
 Warnleuchte auf jeder Leitbake
- d) **Überleitung**  
 Leitbaken Abstand 9 m  
 gelbe Warnleuchte auf jeder Leitbake

- 1) Warnlinie gemäß Rn. 1 VwV-StVO zu Z 295
- 2) Beträgt der Abstand zwischen dem Ende der Verschwenkung am Beginn der Arbeitsstelle und dem Beginn der Verschwenkung am Ende der Arbeitsstelle weniger als 400 m: Fahrstreifenbegrenzung statt Leitlinie

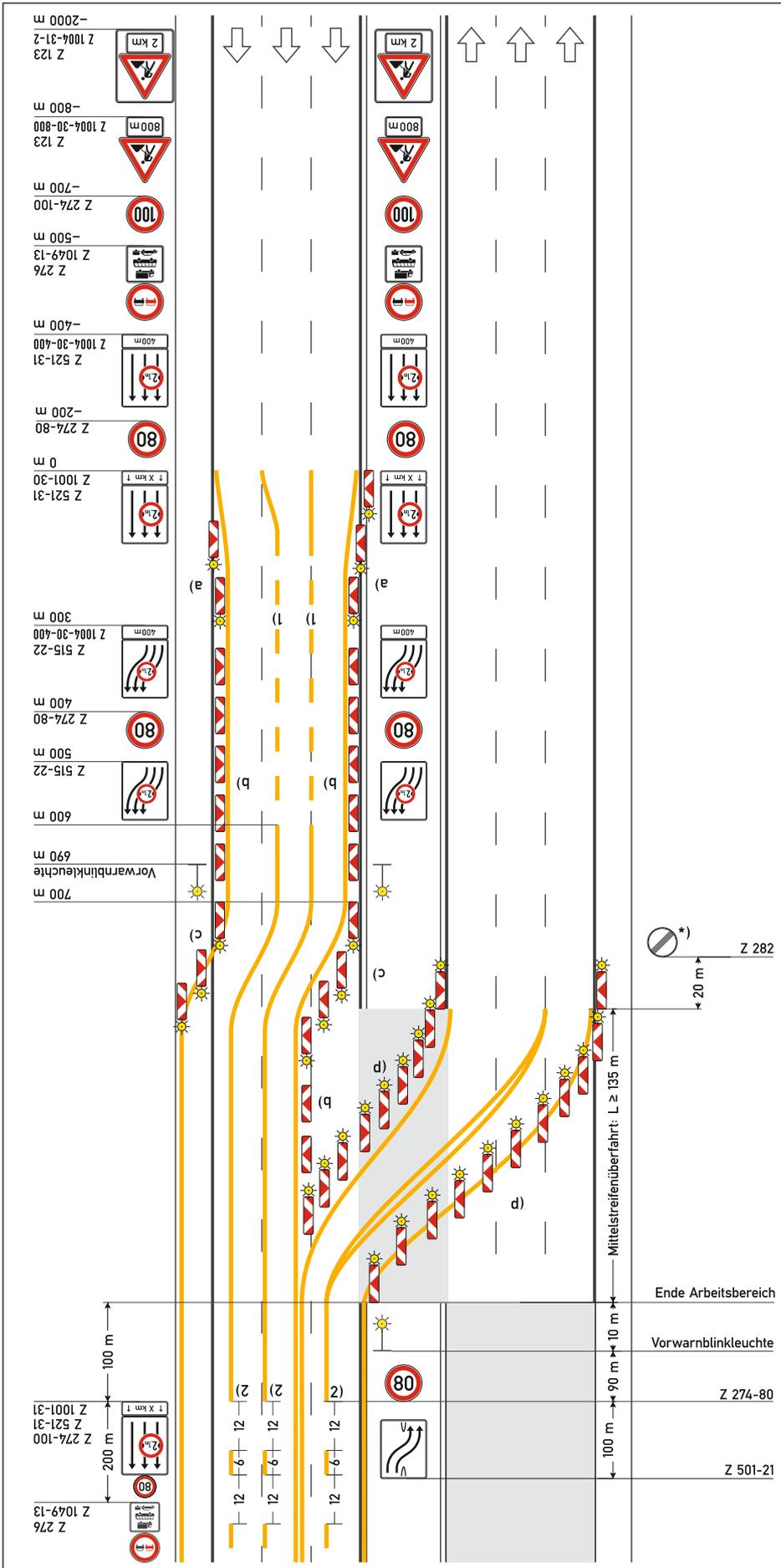
**\*)** beidseitige Aufstellung

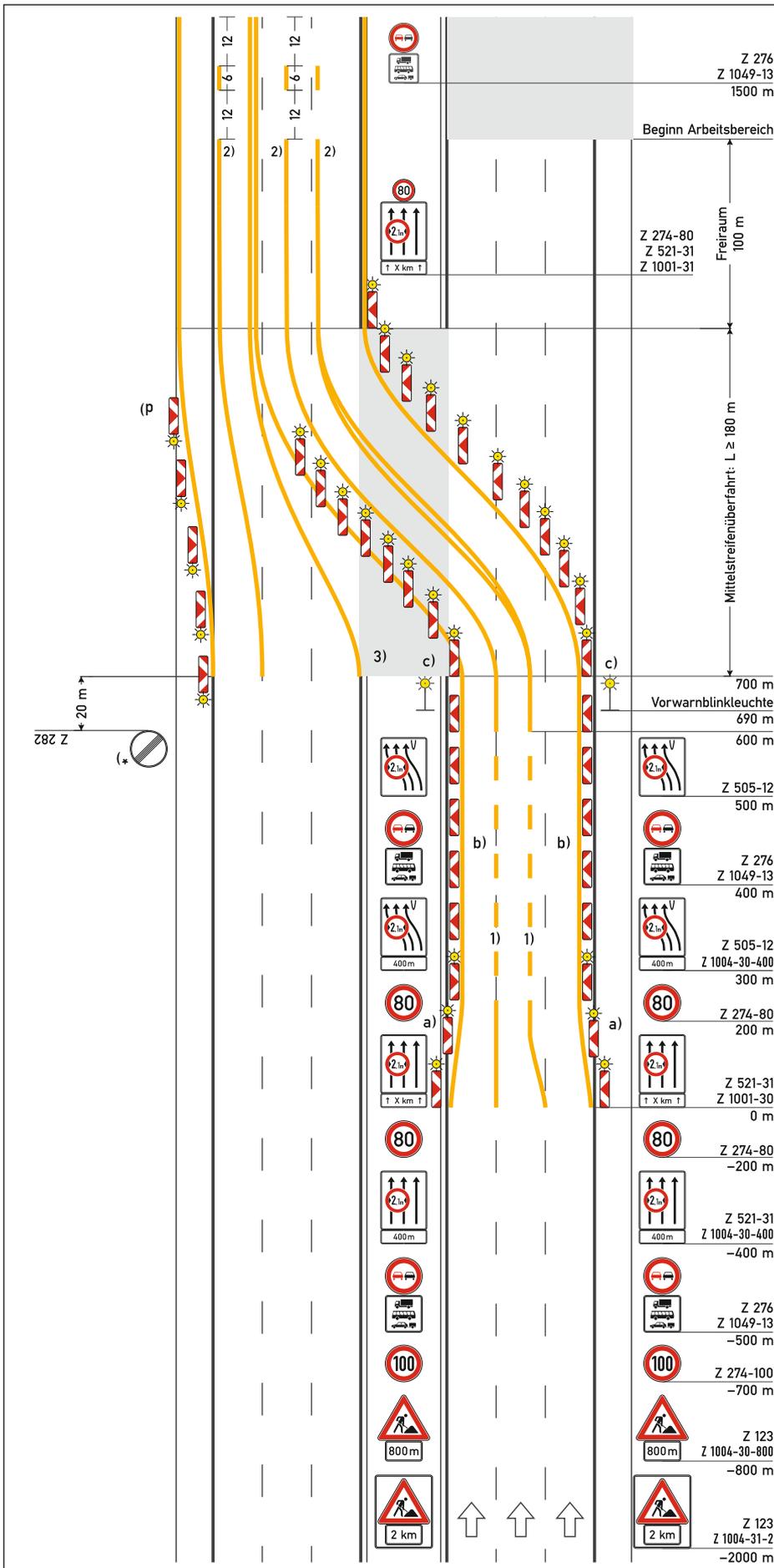
[ ] Anordnung von Abweichungen von diesem Regelplan gemäß beiliegendem Anordnungstext

*Wiederholung der Fahrstreifen-tafeln in Kombination mit Zeichen 274 und des Zeichens 276 in Kombination mit 1049-13 alle 1000 m ist nur anzuordnen, wenn Arbeitsstellenlänge > 2000 m; Abstand der Kombinationen untereinander mindestens 200 m*

**Anschluss an Regelplan D II/8a**

05.21





## Regelplan D II/9a

Verkehrsführung 5+0

fünf Behelfsfahrstreifen auf einer Richtungsfahrbahn mit Überleitung von drei Fahrstreifen

### Anschluss an Regelplan D II/9b

#### a) Querabspernung

durch Leitbaken Abstand 5 m  
Verziehungsmaß 1:20  
Warnleuchte auf jeder Leitbake  
Einengung auf Breite des Behelfsfahrstreifens

#### b) Längsabspernung

durch Leitbaken Abstand 18 m

#### c) Überleitung

Leitbaken Abstand 9 m  
Warnleuchte auf jeder Leitbake

#### d) Verschwenkung

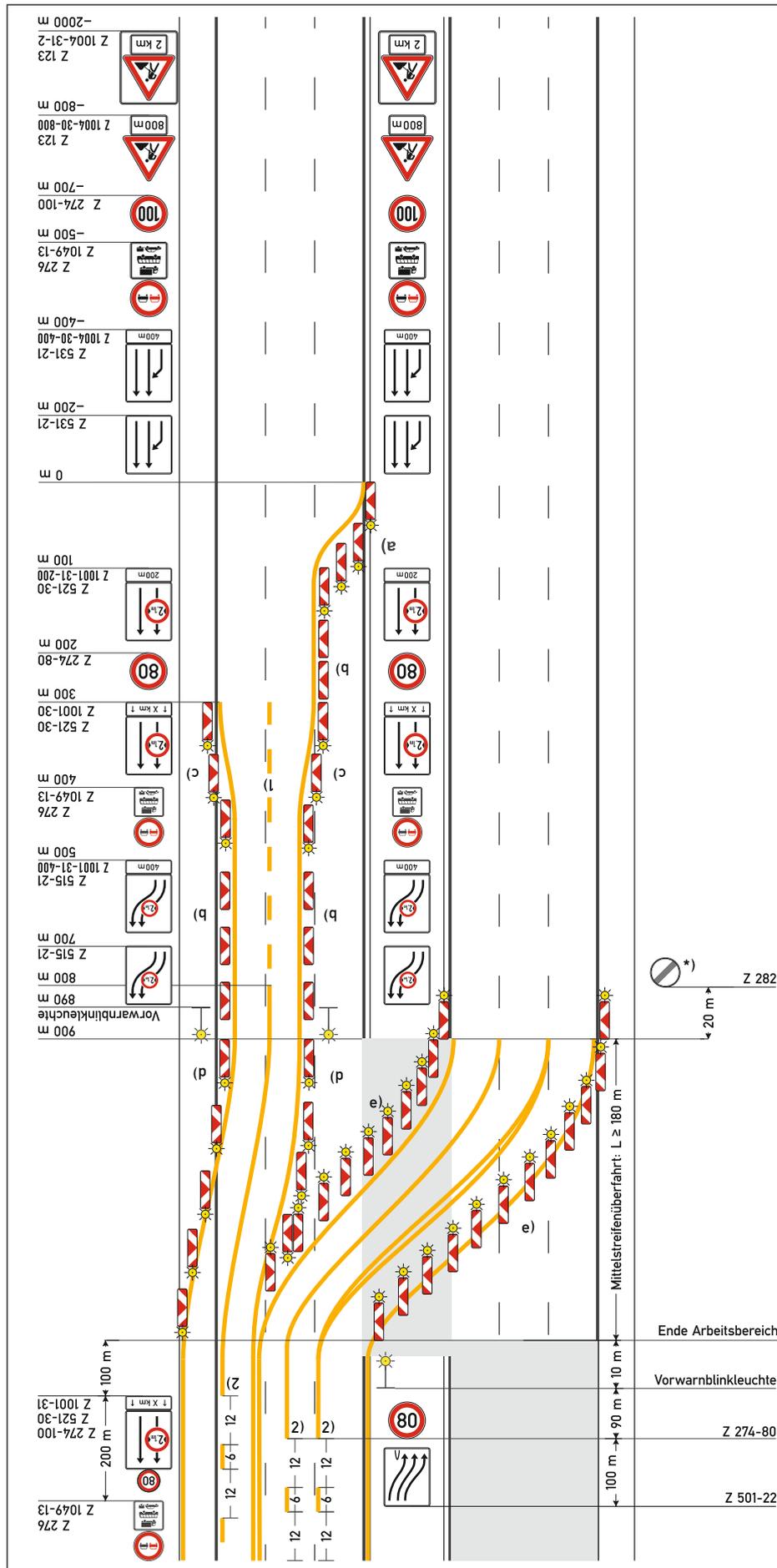
Leitbaken Abstand 9 m  
Verschwenkungsmaß 1:20  
Warnleuchte auf jeder Leitbake

- 1) Warnlinie gemäß Rn. 1  
VwV-StVo zu Z 295
- 2) Beträgt der Abstand zwischen dem Ende der Überleitung am Beginn der Arbeitsstelle und dem Beginn der Überleitung am Ende der Arbeitsstelle weniger als 400 m: Fahrstreifenbegrenzung statt Leitlinie
- 3) Wenn keine TSE eingesetzt wird: Leitbaken Abstand 9 m  
Warnleuchte auf jeder Leitbake

[ ] Anordnung von Abweichungen von diesem Regelplan gemäß beiliegendem Anordnungstext

Wiederholung der Fahrstreifen-tafeln in Kombination mit Zeichen 274 und des Zeichens 276 in Kombination mit 1049-13 alle 1000 m ist nur anzuordnen, wenn Arbeitsstellenlänge > 2000 m; Abstand der Kombinationen untereinander mindestens 200 m

05.21



### Regelplan D II/9b

Verkehrsführung 5+0

fünf Behelfsfahrstreifen auf einer Richtungsfahrbahn mit Überleitung von drei Fahrstreifen

**a) Querabspernung**  
 durch Leitbaken Abstand 5 m  
 Verziehungsmaß 1:20  
 Warnleuchte auf jeder Leitbake

**b) Längsabspernung**  
 durch Leitbaken Abstand 18 m

**c) Querabspernung**  
 durch Leitbaken Abstand 5 m  
 Verziehungsmaß 1:20  
 Warnleuchte auf jeder Leitbake  
 Einengung auf Breite des Behelfsfahrstreifens

**d) Verschwenkung**  
 Leitbaken Abstand 9 m  
 Verschwenkungsmaß 1:20  
 gelbe Warnleuchte auf jeder Leitbake

**e) Überleitung**  
 Leitbaken Abstand 9 m  
 gelbe Warnleuchte auf jeder Leitbake

- 1) Warnlinie gemäß Rn. 1 VwV-StVO zu Z 295
- 2) Beträgt der Abstand zwischen dem Ende der Verschwenkung am Beginn der Arbeitsstelle und dem Beginn der Verschwenkung am Ende der Arbeitsstelle weniger als 400 m: Fahrstreifenbegrenzung statt Leitlinie

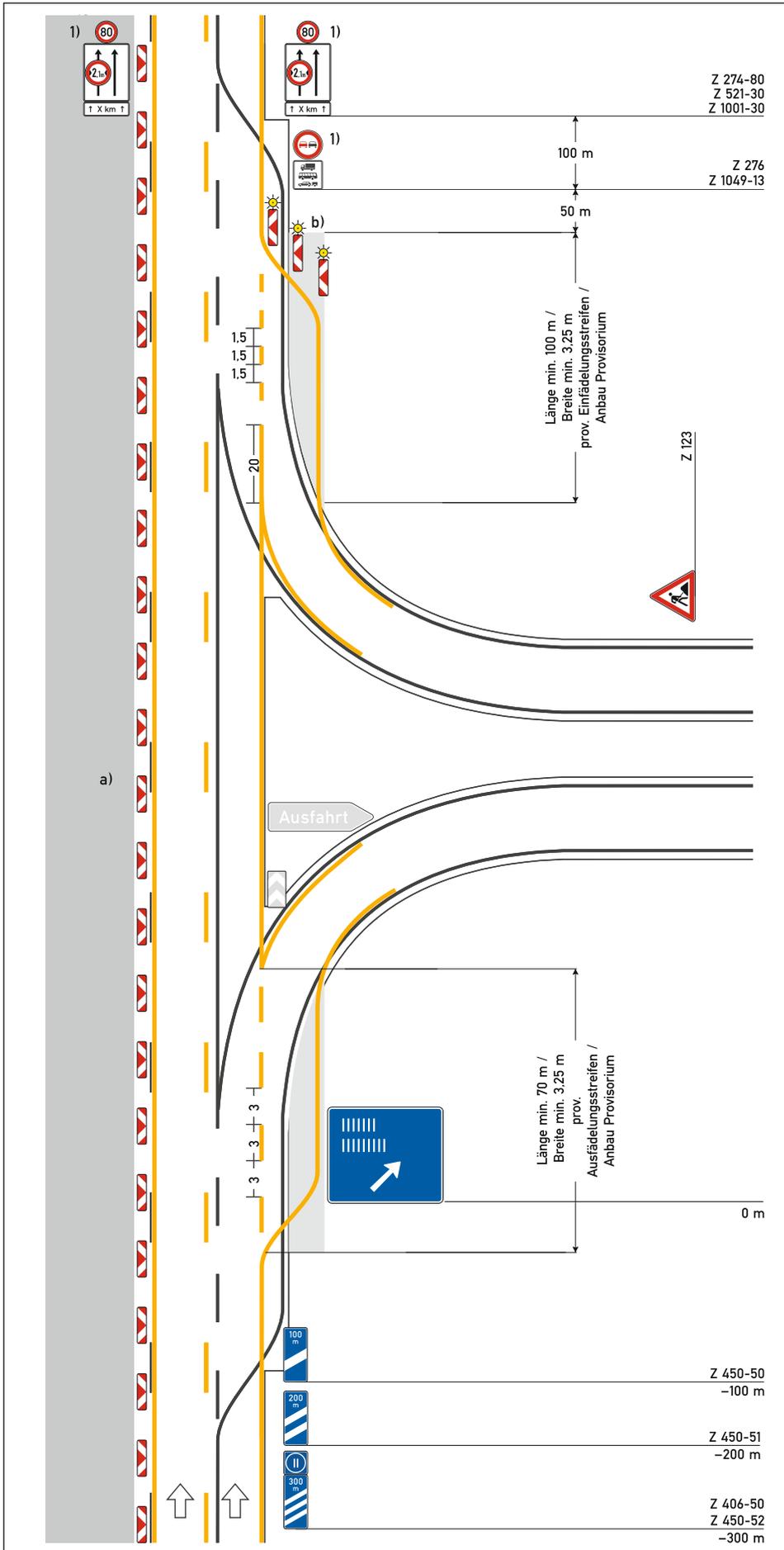
**\*)** beidseitige Aufstellung

[ ] Anordnung von Abweichungen von diesem Regelplan gemäß beiliegendem Anordnungstext

*Wiederholung der Fahrstreifentafeln in Kombination mit Zeichen 274 und des Zeichens 276 in Kombination mit 1049-13 alle 1000 m ist nur anzuordnen, wenn Arbeitsstellenlänge > 2000 m; Abstand der Kombinationen untereinander mindestens 200 m*

### Anschluss an Regelplan D II/9a





## Regelplan D AS 1

Verkehrsführung an  
Anschlussstellen

Führung der Behelfsfahrbahn  
unter Mitnutzung des  
Seitenstreifens

Regelfall

### a) Längsabspernung

entsprechend der Behelfs-  
verkehrsführung auf der  
durchgehenden Strecke

*Leitbaken entfallen, wenn eine  
TSE eingesetzt wird*

### b) Querabspernung

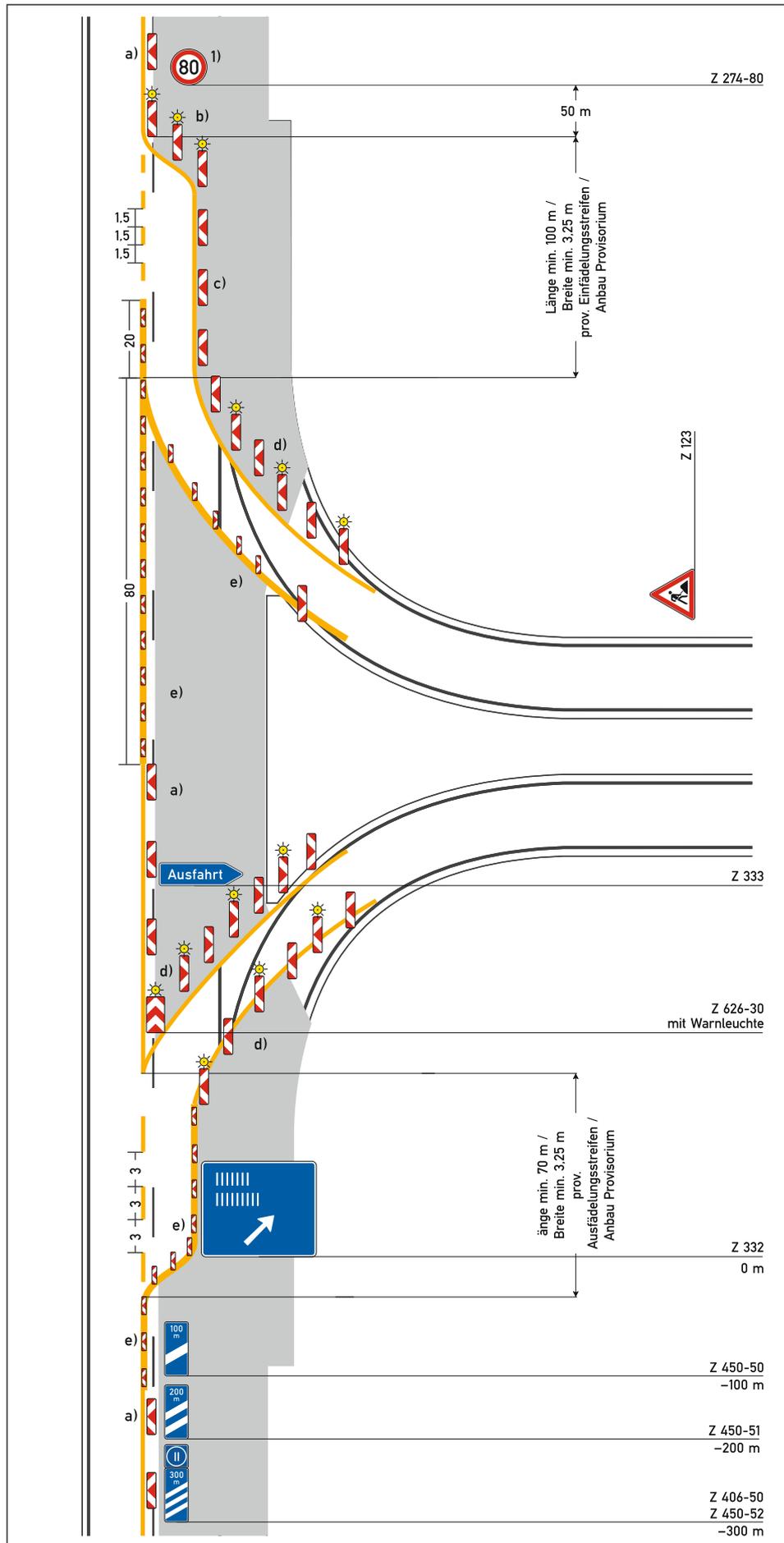
Verzierungsmaß 1:3 durch  
Leitbaken Abstand 3 m

Warnleuchte auf jeder Leitbake

- 1) Festlegung der Inhalte  
entsprechend der Behelfs-  
verkehrsführung auf der  
durchgehenden Strecke

*Beschilderung ist bei Arbeitsstel-  
len über 2000 m Länge jeweils im  
Abstand von 1000 m bezogen auf  
diese Position zu wiederholen*

*Bestandsbeschilderung ist grau  
dargestellt.*



## Regelplan D AS 2

Verkehrsführung an Anschlussstellen

Führung der Ein- und Ausfahrtrampen über das Baufeld

### a) Längsabspernung

entsprechend der Behelfsverkehrsführung auf der durchgehenden Strecke

*Leitbaken entfallen, wenn eine TSE eingesetzt wird*

### b) Querabspernung

Verziehungsmaß 1:3 durch Leitbaken

Abstand 3 m Warnleuchte auf jeder Leitbake

### c) Längsabspernung

durch Leitbaken, Abstand 9 m

### d) Längsabspernung im Bereich der Aus- und Einfahrt

durch Leitbaken

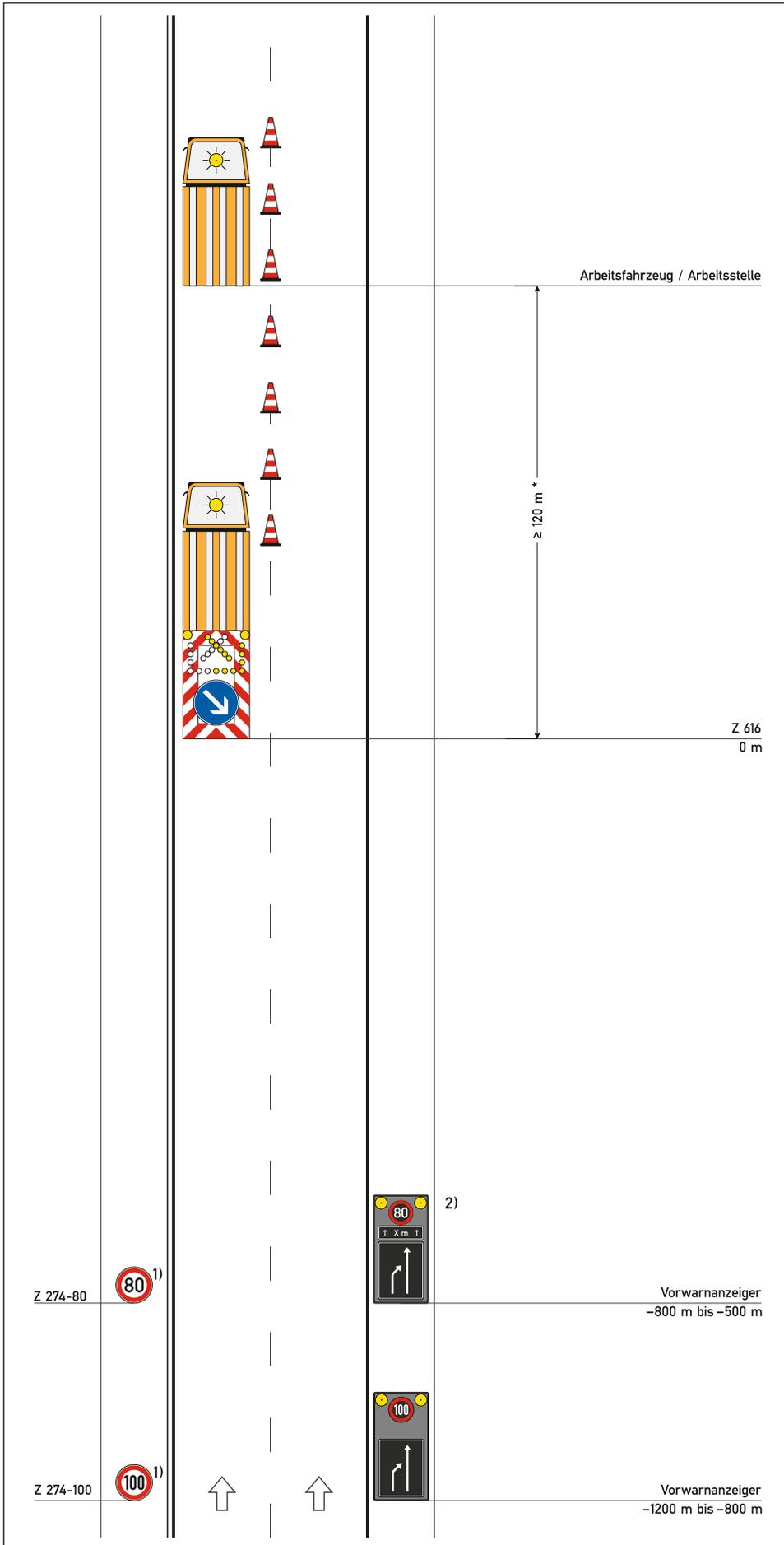
Abstand max. 9 m einseitige Warnleuchte auf jeder zweiten Leitbake

### e) Längsabspernung

durch Leitschwelle mit Minibaken Abstand 9 m

1) Festlegung der Inhalte entsprechend der Behelfsverkehrsführung auf der durchgehenden Strecke

*Beschilderung ist bei Arbeitsstellen über 2000 m Länge jeweils im Abstand von 1000 m bezogen auf diese Position zu wiederholen*



### Regelplan D III/1l

Arbeitsstelle von kürzerer Dauer auf dem linken Fahrstreifen einer Richtungsfahrbahn

**Zugfahrzeuge  $\geq 7,49$  t zulässige Gesamtmasse**

**Zugfahrzeuge dürfen nicht abgekoppelt werden**

**Längsabspernung:**

Leitkegel [Höhe 0,75 m]  
 Abstand max. 18 m  
 (können bei beweglichen Arbeitsstellen entfallen)

\*  $\geq 20$  m in Rampen

1) [ ] entfällt

*bei beweglichen Arbeitsstellen und ganz kurzzeitigen stationären Arbeitsstellen und erhöhtem Aufwand*

2) [ ] Ende Arbeitsbereich +20 m: Z 278-80 anstatt Längenangabe auf zweitem Vorwarnanzeiger angeordnet

## Regelplan D III/1r

Arbeitsstelle von kürzerer Dauer auf dem rechten Fahrstreifen einer Richtungsfahrbahn

**Zugfahrzeuge  $\geq 7,49$  t zulässige Gesamtmasse**

**Zugfahrzeuge dürfen nicht abgekoppelt werden**

### Längsabsperzung:

Leitkegel [Höhe 0,75 m]

Abstand max. 18 m

(können bei beweglichen Arbeitsstellen entfallen)

\*  $\geq 20$  m in Rampen

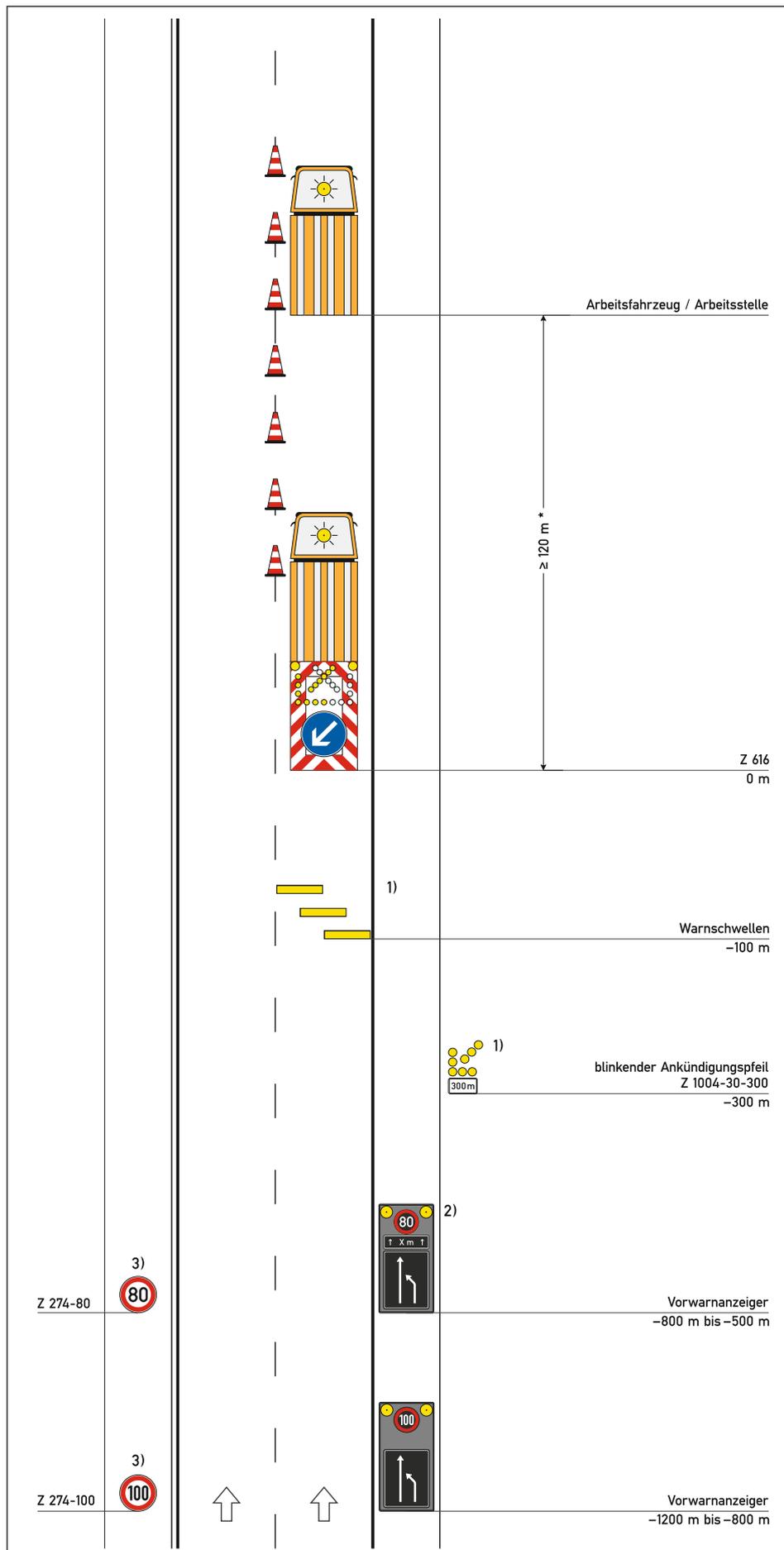
1) [ ] Warnschwellen und blinkender Vorankündigungspfeil mit Entfernungsangabe angeordnet

*Anordnungsvoraussetzungen siehe Teil D, Abschnitt 3 (12)*

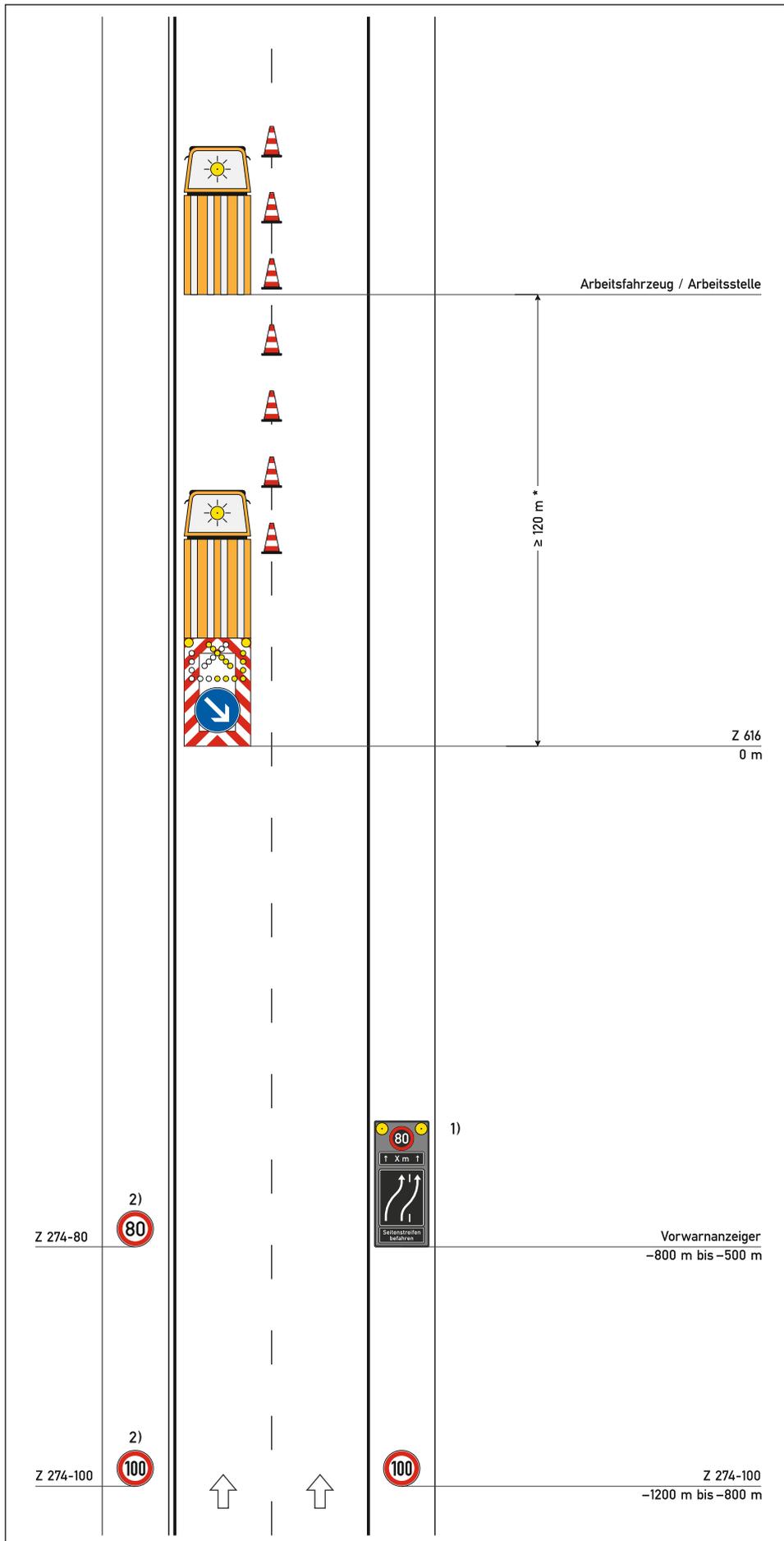
2) [ ] Ende Arbeitsbereich +20 m: Z 278-80 anstatt Längenangabe auf zweitem Vorwarnanzeiger angeordnet

3) [ ] entfällt

*bei beweglichen Arbeitsstellen und ganz kurzzeitigen stationären Arbeitsstellen und erhöhtem Aufwand*



05.21



## Regelplan D III/2

Arbeitsstelle von kürzerer Dauer auf dem linken Fahrstreifen einer Richtungsfahrbahn  
Zweistreifige Verkehrsführung unter Mitnutzung des Seitenstreifens

**Zugfahrzeuge  $\geq 7,49$  t zulässige Gesamtmasse**

**Zugfahrzeuge dürfen nicht abgekoppelt werden**

### Längsabspernung:

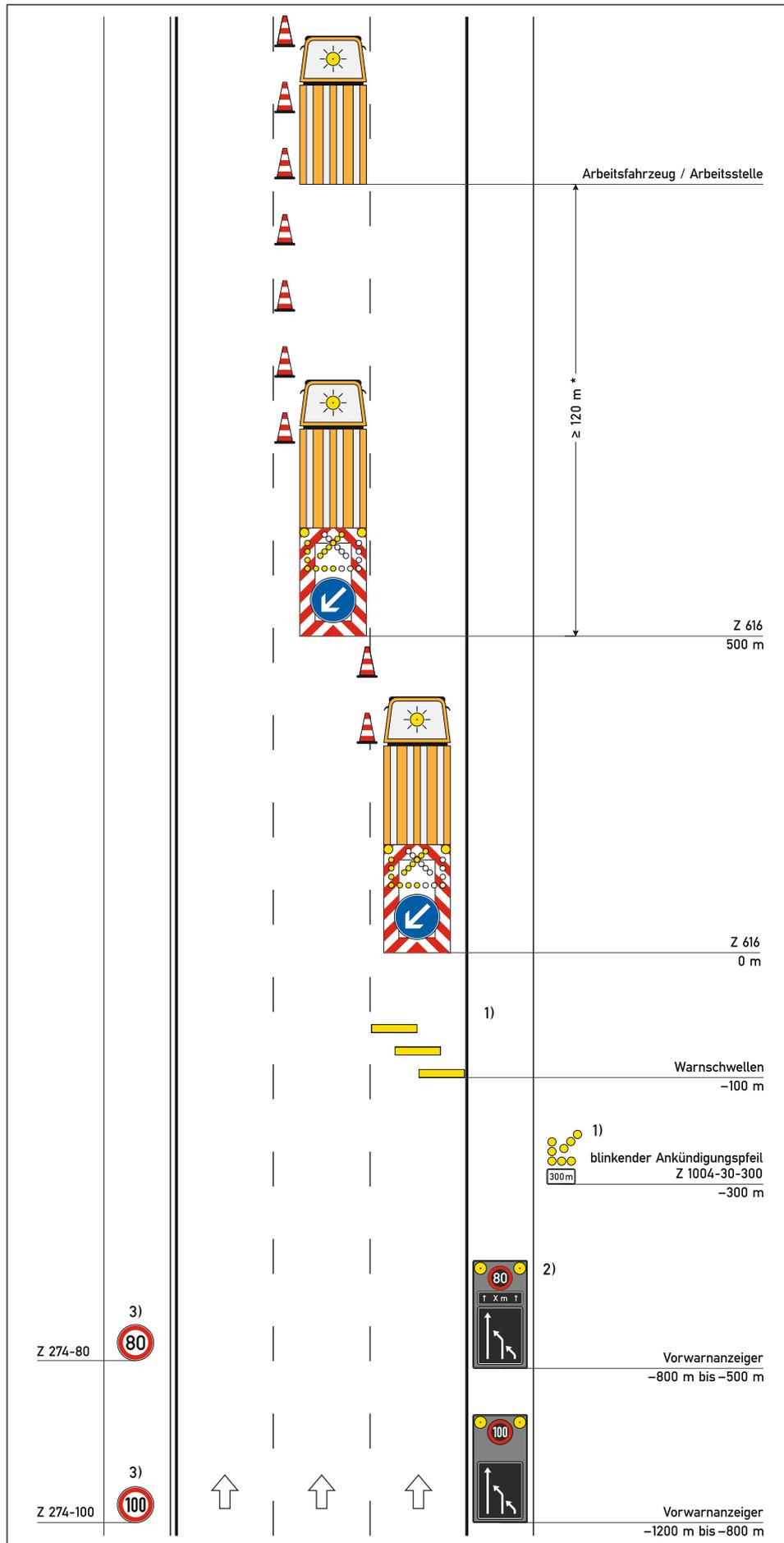
Leitkegel [Höhe 0,75 m]  
Abstand max. 18 m  
(können bei beweglichen Arbeitsstellen entfallen)

\*  $\geq 20$  m in Rampen

1) [ ] Ende Arbeitsbereich +20 m: Z 278-80 anstatt Längenangabe auf zweitem Vorwarnanzeiger angeordnet

2) [ ] entfällt

*bei beweglichen Arbeitsstellen und ganz kurzzeitigen stationären Arbeitsstellen und erhöhtem Aufwand*



### Regelplan D III/3

Arbeitsstelle von kürzerer Dauer bei Sperrung des mittleren und rechten Fahrstreifens einer Richtungsfahrbahn

**Zugfahrzeuge  $\geq 7,49$  t zulässige Gesamtmasse**

**Zugfahrzeuge dürfen nicht abgekoppelt werden**

**Längsabsperzung:**

Leitkegel (Höhe 75 cm)  
Abstand max. 18 m

\*  $\geq 20$  m in Rampen

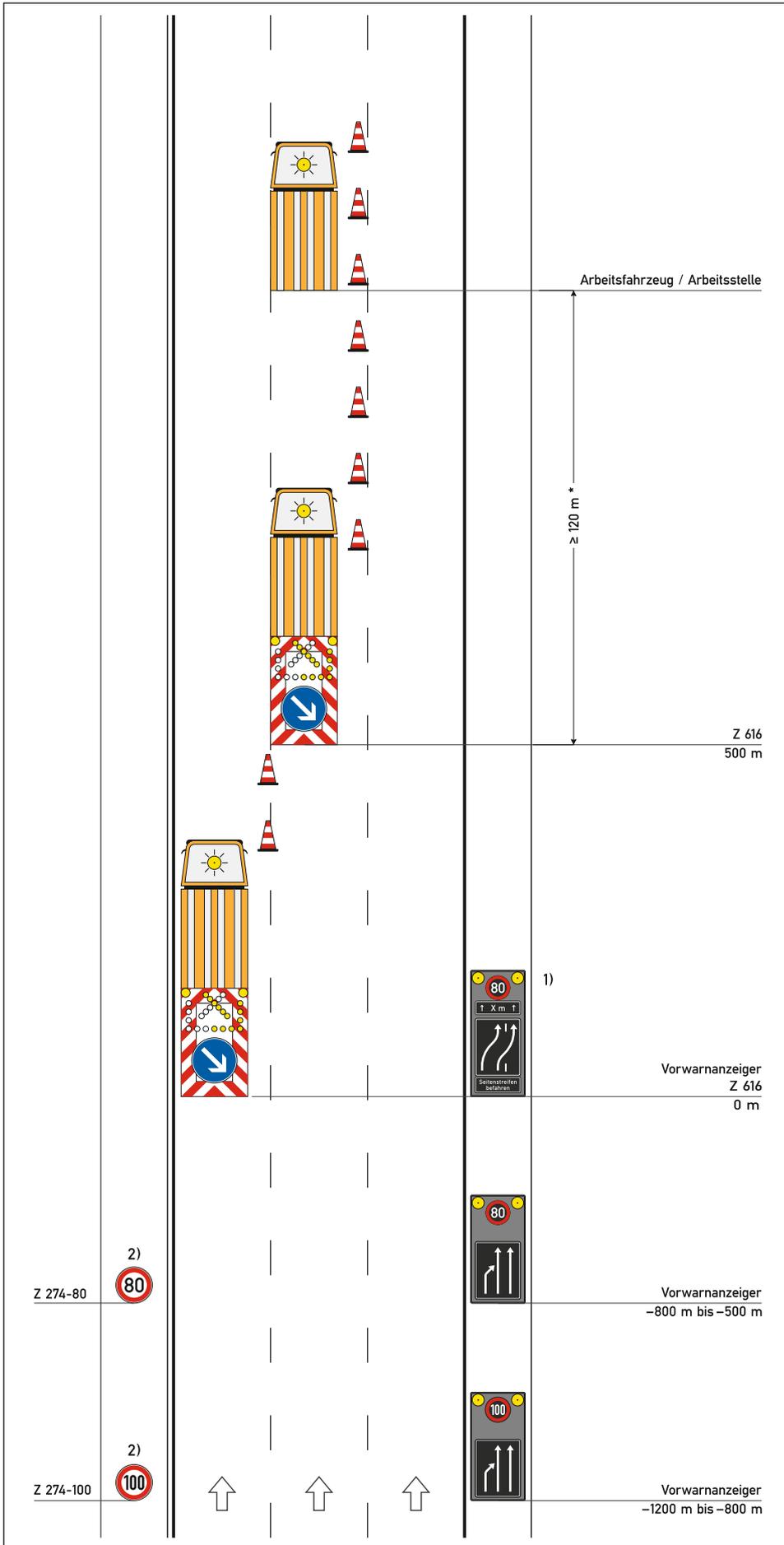
1) [ ] Warnschwellen und blinkender Vorankündigungspfeil mit Entfernungsangabe angeordnet

*Anordnungsvoraussetzungen siehe Teil D, Abschnitt 3 (12)*

2) [ ] Ende Arbeitsbereich +20 m: Z 278-80 anstatt Längenangabe auf zweitem Vorwarnanzeiger angeordnet

3) [ ] entfällt

*bei beweglichen Arbeitsstellen und ganz kurzzeitigen stationären Arbeitsstellen und erhöhtem Aufwand*



### Regelplan D III/4

Arbeitsstelle von kürzerer Dauer bei Sperrung des mittleren und linken Fahrstreifens einer Richtungsfahrbahn

**Zugfahrzeuge  $\geq 7,49$  t zulässige Gesamtmasse**

**Zugfahrzeuge dürfen nicht abgekoppelt werden**

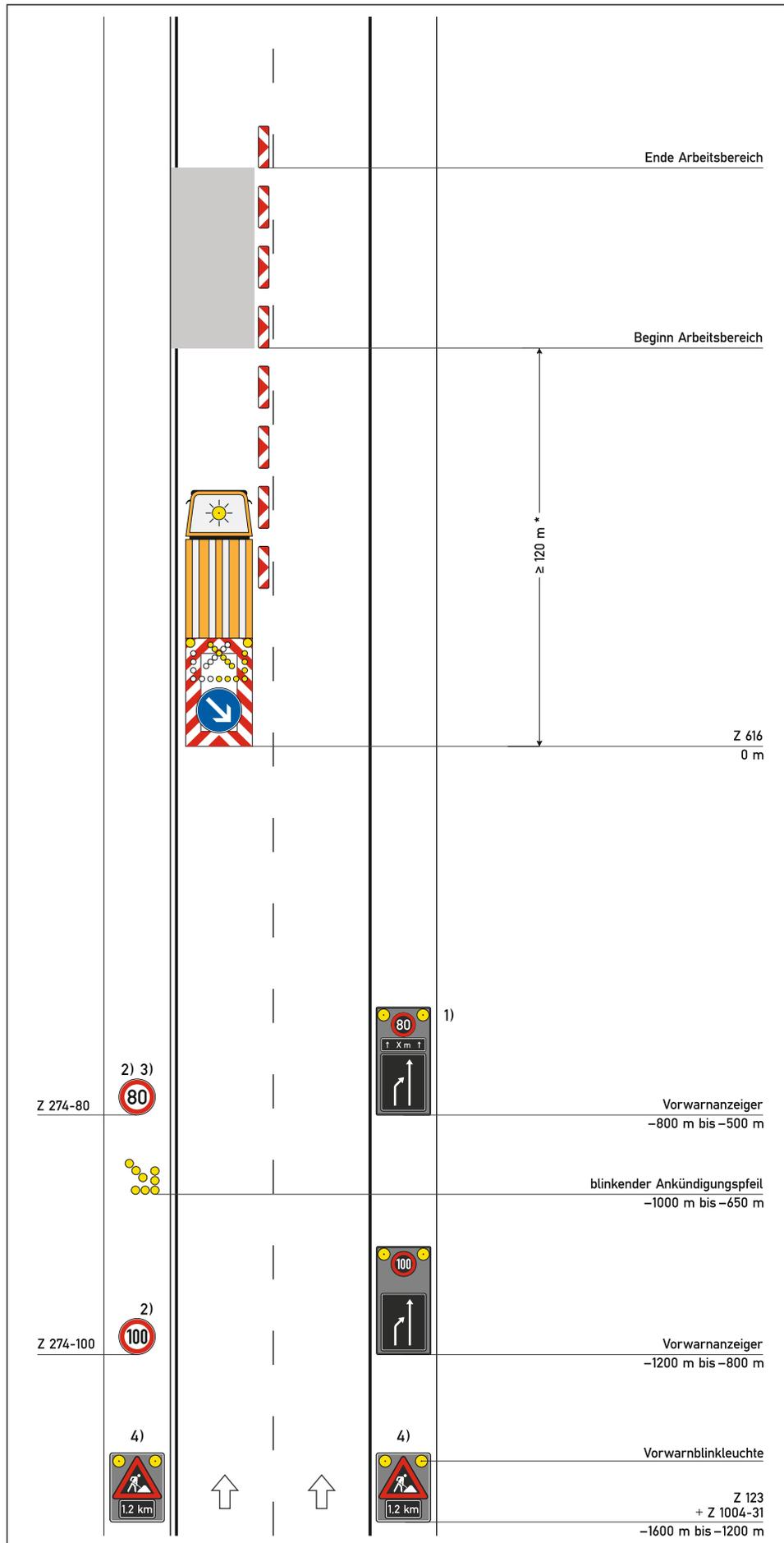
**Längsabspernung:**

Leitkegel [Höhe 0,75 m]  
Abstand max. 18 m  
(können bei beweglichen Arbeitsstellen entfallen)

\*  $\geq 20$  m in Rampen

1) [ ] Ende Arbeitsbereich +20 m: Z 278-80 anstatt Längenangabe auf zweitem Vorwarnanzeiger angeordnet

2) [ ] entfällt  
*bei beweglichen Arbeitsstellen und ganz kurzzeitigen stationären Arbeitsstellen und erhöhtem Aufwand*



## Regelplan D IV/1I

Nachtbaustelle

Arbeitsstelle von kürzerer Dauer auf dem linken Fahrstreifen einer Richtungsfahrbahn

**Zugfahrzeuge  $\geq 7,49 \text{ t}$  zulässige Gesamtmasse**

**Zugfahrzeuge dürfen nicht abgekoppelt werden**

**Längsabspernung:**

Leitbaken (min. 75%)  
unbeleuchtet  
Abstand 18 m

\*  $\geq 20 \text{ m}$  in Rampen

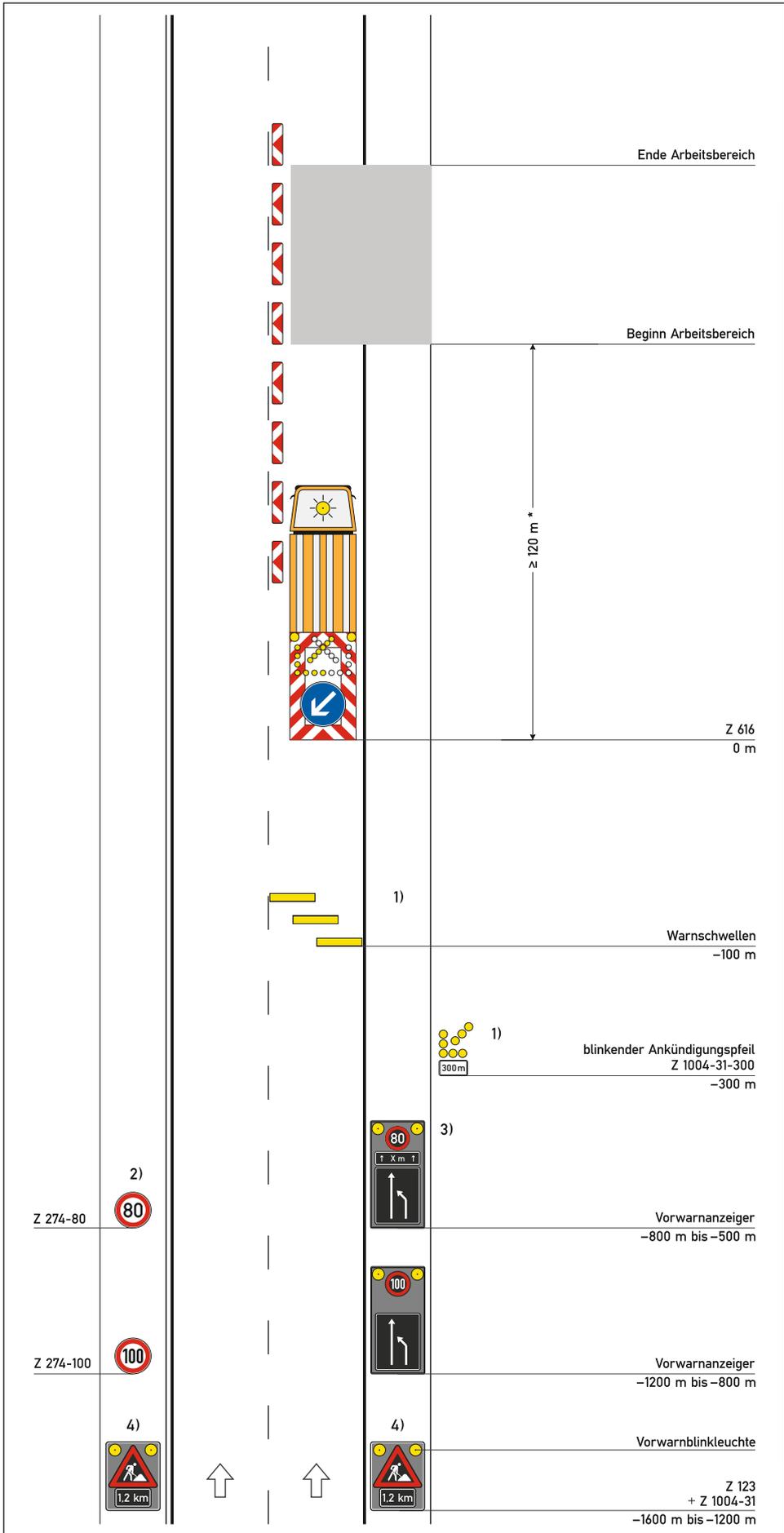
1) [ ] Ende Arbeitsbereich  
+20 m: Z 278-80 anstatt  
Längenangabe auf  
zweitem Vorwarnanzeiger  
angeordnet

2) [ ] entfällt  
*bei beweglichen Arbeitsstellen  
und ganz kurzzeitigen stationären  
Arbeitsstellen und erhöhtem  
Aufwand*

3) Wiederholen bei Arbeitsstellen über 2000 m Länge im Abstand von 1000 m; Aufstellung am rechten Fahrbahnrand

4) Entfernungsangabe an Aufstellort anpassen

05.21



**Regelplan D IV/1r**

Nachtbaustelle

Arbeitsstelle von kürzerer Dauer auf dem rechten Fahrstreifen einer Richtungsfahrbahn

**Zugfahrzeuge  $\geq 7,49\text{ t}$  zulässige Gesamtmasse**

**Zugfahrzeuge dürfen nicht abgekoppelt werden**

**Längsabspernung:**  
Leitbaken (min. 75 %) unbeleuchtet  
Abstand 18 m

\*  $\geq 20\text{ m}$  in Rampen

1) [ ] Warnschwellen und blinkender Vorankündigungspfeil mit Entfernungsangabe angeordnet  
*Anordnungsvoraussetzungen siehe Teil D, Abschnitt 3 (12)*

2) Wiederholen bei Arbeitsstellen über 2000 m Länge im Abstand von 1000 m; Aufstellung am rechten Fahrbahnrand

3) [ ] Z 278-80 20 m hinter dem Ende des Arbeitsbereiches anstatt Längenangabe auf zweitem Vorwarnanzeiger angeordnet

4) Entfernungsangabe an Aufstellort anpassen

05.21

## Regelplan D IV/2

Nachtbaustelle

Arbeitsstelle von kürzerer Dauer bei Sperrung des mittleren und rechten Fahrstreifens einer Richtungsfahrbahn

**Zugfahrzeuge  $\geq 7,49$  t zulässige Gesamtmasse**

**Zugfahrzeuge dürfen nicht abgekoppelt werden**

**Längsabspernung:**

Leitbaken (min. 75 %) unbeleuchtet  
Abstand 18 m

\*  $\geq 20$  m in Rampen

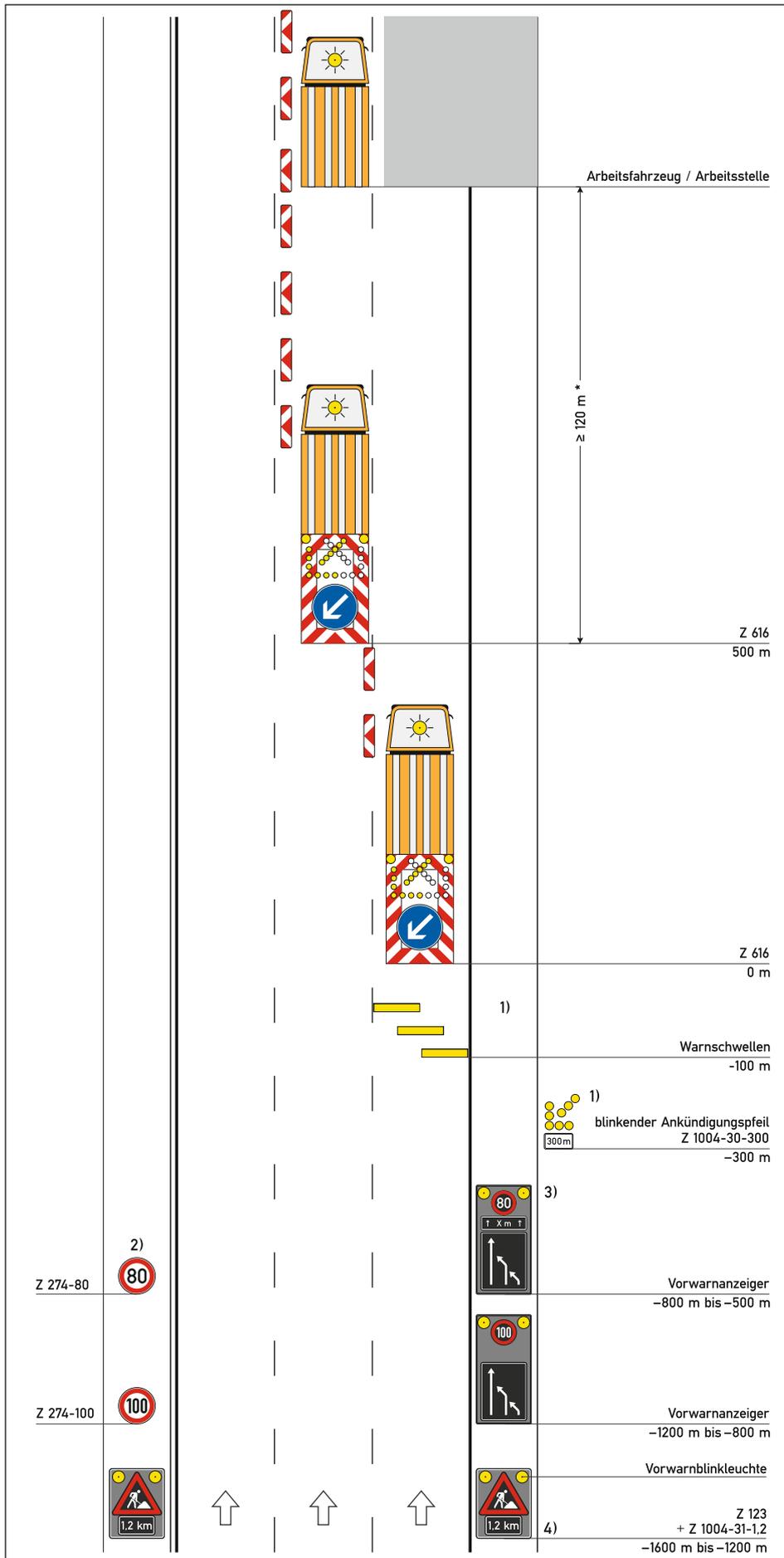
1) [ ] Warnschwellen und blinkender Vorankündigungspfeil mit Entfernungsangabe angeordnet

*Anordnungsvoraussetzungen siehe Teil D, Abschnitt 3 (12)*

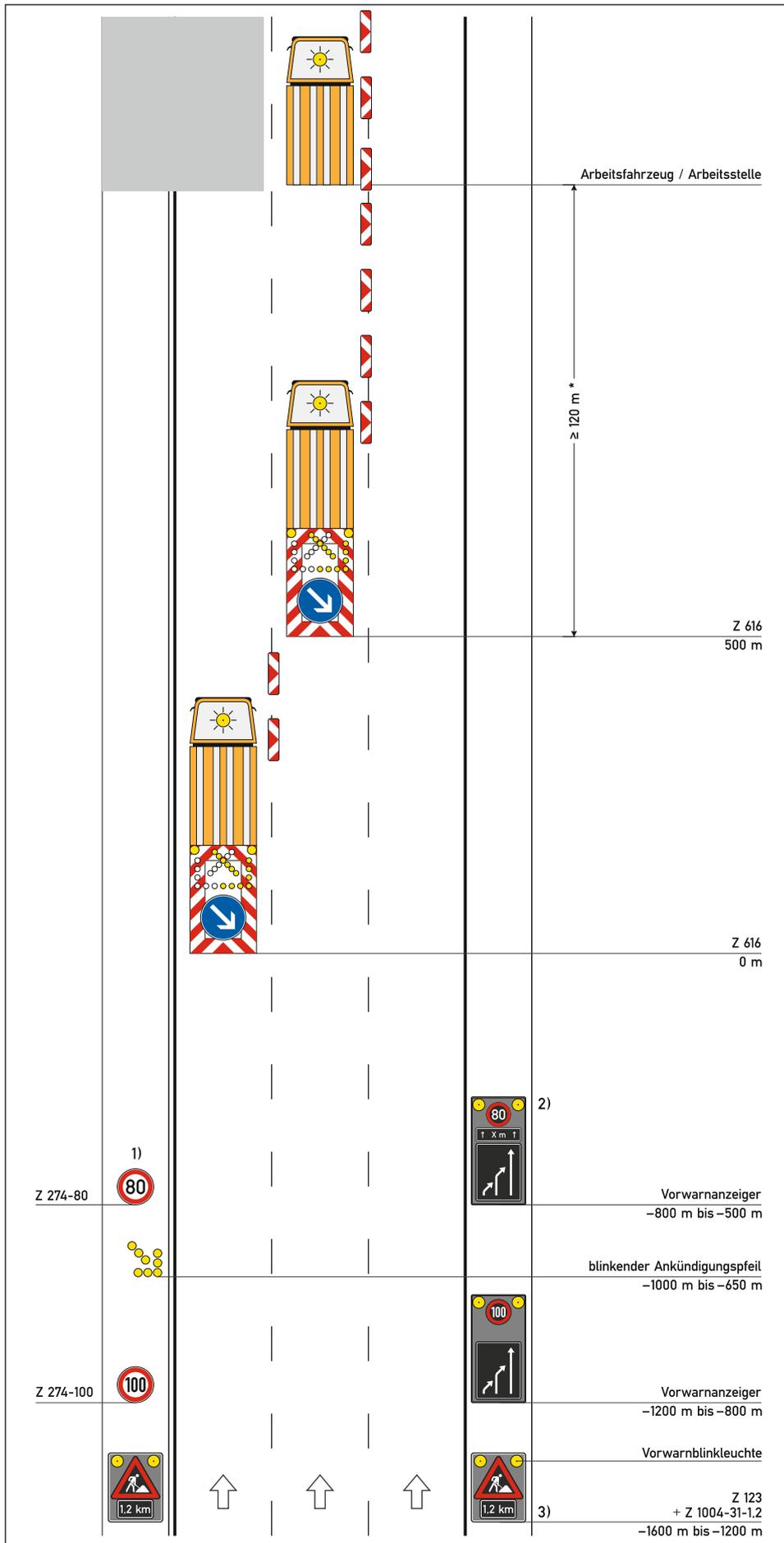
2) Wiederholen bei Arbeitsstellen über 2000 m Länge im Abstand von 1000 m; Aufstellung am rechten Fahrbahnrand

3) [ ] Ende Arbeitsbereich +20 m; Z 278-80 anstatt Längenangabe auf zweitem Vorwarnanzeiger angeordnet

4) Entfernungsangabe an Aufstellort anpassen



05.21



## Regelplan D IV/3

Nachtbaustelle

Arbeitsstelle von kürzerer Dauer bei Sperrung des mittleren und linken Fahrstreifens einer Richtungsfahrbahn

**Zugfahrzeuge  $\geq 7,49 \text{ t}$  zulässige Gesamtmasse**

**Zugfahrzeuge dürfen nicht abgekoppelt werden**

**Längsabspernung:**

Leitbaken (min. 75 %)

Abstand 18 m

\*  $\geq 20 \text{ m}$  in Rampen

- 1) Wiederholen bei Arbeitsstellen über 2000 m Länge im Abstand von 1000 m; Aufstellung am rechten Fahrbahnrand
- 2) [ ] Ende Arbeitsbereich +20 m: Z 278-80 anstatt Längenangabe auf zweitem Vorwarnanzeiger angeordnet
- 3) Entfernungsangabe an Aufstellort anpassen

Z 274-80



Z 274-100



2)

Vorwarnanzeiger  
-800 m bis -500 m

blinkender Ankündigungspfeil  
-1000 m bis -650 m



Vorwarnanzeiger  
-1200 m bis -800 m

Vorwarnblinkleuchte



3)

Z 123  
+ Z 1004-31-1.2  
-1600 m bis -1200 m

05.21

## Technische Regelwerke

DIN	DIN 6171	Aufsichtfarben für Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen	1)
	DIN 30701	Kommunalfahrzeuge – Allgemeine Anforderungen	1)
	DIN 30710	Sicherheitskennzeichnung von Fahrzeugen und Geräten	1)
	DIN 67520	Retroreflektierende Materialien zur Verkehrssicherung – Lichttechnische Mindestanforderungen an Reflexstoffe	1)
	DIN EN 1436	Straßenmarkierungsmaterialien – Anforderungen an Markierungen auf Straßen und Prüfverfahren	1)
	DIN EN ISO 20471	Hochsichtbare Warnkleidung – Prüfverfahren und Anforderungen	1)
FGSV	M TI	Merkblatt für Tafeln mit lichttechnischem Informationsteil (FGSV 342)	2)
	MVAS	Merkblatt über Rahmenbedingungen für erforderliche Fachkenntnisse zur Verkehrssicherung von Arbeitsstellen an Straßen (FGSV 371)	2)
	R-FGÜ	Richtlinien für die Anlage und Ausstattung von Fußgängerüberwegen (FGSV 252)	2)
	RiLSA	Richtlinien für Lichtsignalanlagen – Lichtzeichenanlagen für den Straßenverkehr (FGSV 321)	2)
	RMS-1	Richtlinien für die Markierung von Straßen – Teil 1: Abmessung und geometrische Anordnung von Markierungszeichen (FGSV 330/1)	2)
	RMS-2	– Teil 2: Anwendung von Fahrbahnmarkierungen (FGSV 330/2)	2)
	RMS-A	– Teil A: Autobahnen (FGSV 330 A)	2)
	RUB	Richtlinien für Umleitungsbeschilderungen (FGSV 327)	2)
	TLP Warnschwellen	Technische Liefer- und Prüfbedingungen für transportable Warnschwellen (FGSV 392)	2)
BAST	RWVZ	Richtlinien für Wechselverkehrszeichen an Bundesfernstraßen (VkBl. 1997, Heft 15, S. 520–521)	4)
BMVI	BOStrab	Straßenbahn-Bau- und Betriebsordnung – Verordnung über den Bau und Betrieb der Straßenbahnen (FGSV R 113)* <sup>1)</sup>	2),6)
	FZV	Fahrzeug-Zulassungsverordnung – Verordnung über die Zulassung von Fahrzeugen zum Straßenverkehr	6)
	StVO	Straßenverkehrs-Ordnung (FGSV R 050)* <sup>1)</sup>	2),6)
	StVZO	Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung (FGSV R 130)* <sup>1)</sup>	2),6)
	TL-Leitbaken	Technische Lieferbedingungen für Leit- und Warnbaken (FGSV 368/2)	2),3)
	TL-Warnleuchten	Technische Lieferbedingungen für Warnleuchten (FGSV 350)	2),3)
		Verkehrslenkungsrichtlinien – Richtlinien für verkehrslenkende Maßnahmen der Straßenverkehrsbehörden, der Straßenbaubehörden und der Polizei (VkBl. 1968, Heft 11, S. 239–247)	5)
	VwV-StVO	Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung (FGSV R 051)* <sup>1)</sup>	2),7)
	VzKat	Katalog der Verkehrszeichen (FGSV R 070)* <sup>1)</sup>	2),7)
ZTV-SA	Zusätzliche Technische Vertragsbedingungen und Richtlinien für Sicherungsarbeiten an Arbeitsstellen an Straßen (FGSV 369)	2),3)	
BAuA	ASR A3.4	Technische Regeln für Arbeitsstätten – Beleuchtung (FGSV 37097)* <sup>1)</sup>	2),8)
	ASR A5.2	Technische Regeln für Arbeitsstätten – Anforderungen an Arbeitsplätze und Verkehrswege auf Baustellen im Grenzbereich zum Straßenverkehr – Straßenbaustellen (FGSV 37099)* <sup>1)</sup>	2),8)

\*<sup>1)</sup> Titel unter dieser FGSV-Nr. zusätzlich aufgenommen im FGSV Reader „Premium“

## Bezugsquellen

1) **Beuth Verlag GmbH**

Anschrift: Burggrafenstraße 6, 10787 Berlin  
Tel.: 0 30 / 26 01-13 31, Fax: 0 30 / 26 01-12 60  
E-Mail: kundenservice@beuth.de, Internet: www.beuth.de

2) **FGSV Verlag GmbH**

Anschrift: Wesselinger Straße 15-17, 50999 Köln  
Tel.: 0 22 36 / 38 46 30, Fax: 0 22 36 / 38 46 40  
E-Mail: info@fgsv-verlag.de, Internet: www.fgsv-verlag.de  
Alle aufgeführten FGSV-Veröffentlichungen sind auch digital für den FGSV Reader erhältlich und enthalten im umfassenden Abo-Service „FGSV – Technisches Regelwerk – Digital“

3) **Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI)**

Internet: www.bmvi.de  
www.gesetze-im-Internet.de, www.verwaltungsvorschriften-im-internet.de

4) **Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt)**

Anschrift: Brüderstraße 53, 51427 Bergisch Gladbach  
Tel.: 0 22 04 / 43-0, Fax: 0 22 04 / 43-11 50  
E-Mail: info@bast.de, Internet: www.bast.de

5) **Verkehrsblatt-Verlag**

Anschrift: Schleefstraße 14, 44287 Dortmund  
Tel.: 02 31 / 12 80 47, Fax: 02 31 /12 80 09  
E-Mail: info@verkehrsblatt.de, Internet: www.verkehrsblatt.de

6) **Bundesgesetzblatt**

Internet: www.bgbl.de

7) **Bundesanzeiger**

Internet: www.banz.de

8) **Bundesanstalt für Arbeitsschutz und Arbeitsmedizin (BAuA)**

Internet: www.baua.de

# Register

## A

### Absperrschrankengitter

- Einsatz neben Leitbaken bei Fußgängernotwegen B 2.4.4 Seite 35
- Rahmen und Gitter dürfen die Erkennbarkeit des Verkehrszeichenbildes nicht beeinträchtigen A 3.4.2 (4) Seite 19
- Unfallgefahren für Verkehrsteilnehmer B 3.3 Seite 37
- zwischen Leitbaken zur Unterbindung von Querverkehr B 2.5.3 (2) Seite 36

### Absperrtafel

- Erkennbarkeit aus mindestens 200 m Entfernung C 3 (5) Seite 41

### Änderung der Vorfahrt

- Überprüfung durch anordnende Behörde A 1.6.2 (1) c) Seite 12

### anerkannte Gütebedingungen

- Verkehrseinrichtungen A 3.1 (3) Seite 18
- Verkehrszeichen A 2.1 (2) Seite 13

### Ankündigungspfeil

- Abwägung Sicherheitsgewinn D 3 (13) Seite 53
- Gestaltung und Einsatzbereich A 3.5.4 (9) Seite 22
- Verzicht in ganz kurzzeitig stationären Arbeitsstellen D 3 (12) Seite 52
- Warnschwellen A 3.5.3 Seite 22

### Anlieger

- Zufahrt A 2.5 (8) Seite 15

### Anliegerverkehr

- in einer Fahrtrichtung A 2.5 (4) Seite 15

### Anordnung

- Bereithalten der Anordnung auf der Arbeitsstelle A 1.4 (5) Seite 11
- Gestaltung
  - kein Ermessen bei Ausführung durch den Adressaten A 1.4 (1) Seite 10

### Arbeitsbereich

- Definition A 1.1 (11) Seite 8

### Arbeitsfahrzeug

- mit zusätzlichen Warneinrichtungen B 3.2 (3) Seite 36

### Arbeitsmaschine

- Verkehrsbereich
  - Kennleuchten für gelbes Blinklicht oder blinkender Ankündigungspfeil A 7.3 (2) Seite 26

### Arbeitsschutz

- Abstimmung von Maßnahmen A 1.2 (9) Seite 8
- Grundbegriffe A 1.1 (3) Seite 7

### Arbeitsstelle

- Beginn erst 100 m hinter Verschwenkung oder Überleitung D 2.2.1 (6) Seite 43
- örtlich fortschreitende Arbeitsstelle C 3 (10) Seite 41

### Arbeitsstellen von kürzerer Dauer

- Angaben in der Anordnung A 1.4 (2) e) Seite 11
- Autobahnen
  - AkD
    - Richtungsfahrbahn mit mehr als zwei Fahrstreifen D 3 (16) Seite 53
    - auf dem rechten Fahrstreifen D 3 (14) Seite 53
    - Seitenstreifen
      - Abstand der Vorwarnanzeiger D 3 (13) Seite 53
      - Sperrung des linken Fahrstreifens D 3 (13) Seite 53
  - blinkender Ankündigungspfeil
    - außerhalb von Autobahnen A 3.5.4 (9) Seite 22
  - Einsatz Leitkegel anstatt Leitbaken C 3 (3) Seite 41
  - Einsatz von Leitkegeln A 3.4.4 (1) Seite 20
  - Einsatz von Warnschwellen D 3 (12) Seite 52
  - Fahrbare Absperrtafel A 3.4.5 (1) Seite 21
  - fahrbare Absperrtafel das heißt kein Zeichen 123
    - außer während der Dunkelheit A 2.4 (3) Seite 14
  - fahrbare Absperrtafeln bei Arbeiten auf der Fahrbahn D 3 (4) Seite 52
  - geringerer Absperr- und Beschilderungsaufwand C 3 (1) Seite 41
  - Grundbegriffe A 1.1 (4) Seite 7
  - i.d.R. Einsatz fahrbare Absperrtafel C 3 (4) Seite 41
  - im Bereich der Fahrbahn
    - Leitkegel ausreichend B 3.2 (1) Seite 36
  - im Geh- und Radwegbereich
    - Unfallgefahren B 3.3 Seite 37
  - kurzzeitig stationär
    - Grundbegriffe A 1.1 (7) a) Seite 7
  - Nachtbaustellen A 1.1 (8) Seite 7
  - Pläne in reiner Schriftform A 1.5 (5) Seite 11
  - vereinfachtes Verfahren A 1.3.1 (7) Seite 9
  - Warnung mittels Arbeitsfahrzeug C 3 (6) Seite 41
  - zusätzliche Warneinrichtungen B 3.2 (3) Seite 36

### Arbeitsstellen von längerer Dauer

- Darstellungen in Verkehrszeichenplänen A 1.5 (1) Seite 11
- Ende von Streckenverboten A 2.5 (18) Seite 16
- Grundbegriffe A 1.1 (4) Seite 7
- Meldepflicht A 1.4 (2) e) Seite 11
- Verkehrssituation A 1.1 (7) a) Seite 7
- Verzicht auf Sicherungsmaßnahmen D 2.4 (1) Seite 51

### Arbeitsstellenseite

- Definitionen A 1.1 (10) Seite 7

### Arbeitsstellenverkehr

- in einer Fahrtrichtung A 2.5 (4) Seite 15

## **Arbeitsstellenverkehrsführung**

Überprüfung durch anordnende Behörde A 1.6.2 (1)  
Seite 12

## **Aufbaulich**

nur bei ungewöhnlich starken Verschwenkungen und  
an unübersichtlichen Stellen C 2.2.3 (6) Seite 40

## **Aufstellentfernungen**

tolerierbare Abweichung A 11.1 (5) Seite 28

## **Ausnahmen**

Arbeiten mit geringen verkehrlichen Auswirkungen  
A 1.4 (4) Seite 11

Einsatz von Leitelementen oder TSE zwischen  
entgegengesetzten Verkehrsströmen A 5 (8)  
Seite 24

## **Auswirkung auf den Verkehr**

Gegenstände und Straßenbauarbeiten  
Absicherung und Beleuchtung A 8 Seite 27

## **Auswirkungen auf den Verkehr**

Arbeitsstellenlänge und -breite anpassen A 1.2 (5)  
Seite 8

## **Auswirkungen der Arbeitsstelle**

Berücksichtigung der Bedürfnisse behinderter  
Menschen A 1.3.3 (4) Seite 10

## **Autobahnen**

bei ALD Ende von Streckenverboten immer anzeigen  
A 2.5 (18) Seite 16

in Teil B aus Teil D Übernahme von Regelungen B 1  
(2) Seite 31

## **B**

### **Baufortschritt**

räumlich längere Arbeitsstellen A 1.2 (5) Seite 8  
unzweckmäßige Maßnahmen A 1.6.3 (4) Seite 12

### **Bauunternehmer**

Antrag  
Anordnung von Verkehrszeichen  
Verkehrszeichenplan A 1.3.1 (9) Seite 9  
Bereitstellung von Lageplänen durch Veranlasser  
der Maßnahme A 1.5 (6) Seite 12  
Vorlage Verkehrszeichenplan A 1.5 (2) Seite 11  
Vorlage Verkehrszeichenplan A 1.5 (7) Seite 12

### **Beginn und Ende der Arbeiten**

unmittelbarer zeitlicher Zusammenhang mit Beginn  
und Ende der Arbeiten A 1.4 (1) Seite 10

### **Behelfsfahrbahn**

Systembreite von Leitschwellen/Leitborden und  
TSE A 5 (10) Seite 24

### **Behelfsfahrestreifen**

Aufstellung von Verkehrszeichen A 2.3 (7) Seite 14  
bei Ein- und Ausfahrten von Autobahnen D 2.2.7 (1)  
Seite 47  
Bildung eines Querschnittes A 11.1 (2) Seite 28  
Einfluss von Arbeiten auf Breite A 1.4 (2) c) Seite 10  
Ermöglichung von Begegnungsverkehr C 2.2.2 (1)  
Seite 39

Fahrestreifenbegrenzung zwischen mehreren  
Behelfsfahrestreifen in gleicher Richtung unter 500  
Meter Länge D 2.2.1 (5) Seite 43

mehr als zwei im Gegenverkehr A 2.4 (12) Seite 15  
Mindestbreite D 2.2.3 (6) Seite 46

Varianten der Abgrenzung D 2.2.3 Bild D1 Seite 45  
Vorraussetzungen für Tempo 100 D 2.3.2 (5) Seite 51  
Wechselrichtungsbetrieb bei ungerader Anzahl und  
ausgeprägten richtungsbezogenen Verkehrsspitzen  
D 2.2.3 (11) Seite 46

### **Behelfsfahrestreifenbreite**

Vermeidung geringer Breite durch Fahrbahnanbau  
bzw. Verbreiterung D 2.2.3 (3) Seite 44

### **Behinderung des Verkehrs**

Nachtbaustellen A 10 (1) Seite 28

### **Behinderungen des Verkehrsablaufs**

nur arbeitsstellenbedingte Zeitverluste oder  
Umwege müssen Verkehrsteilnehmer hinnehmen  
A 1.3.3 (2) Seite 10

### **Beschilderung**

Angaben in der Anordnung A 1.4 (2) f) Seite 11  
Auskreuzen der wegweisenden Beschilderung  
bei Sperrung von Anschlussstellen D 2.2.6 (2)  
Seite 47

Auskreuzen von Zielangaben A 11.2 (5) Seite 29  
Autobahnen

#### **AkD**

Vorwarnung D 3 (3) Seite 52

Leitmale A 4 (1) Seite 23

Verzicht an Engstellen B 2.3.4 (1) Seite 33

### **besonders gefährliche Straßenstellen**

Zeichen 208 A 2.5 (2) Seite 15

### **bewegliche Arbeitsstellen**

Grundbegriffe A 1.1 (7) b) Seite 7  
Markierungsarbeiten A 1.1 (7) b) Seite 7  
Reinigungsarbeiten A 1.1 (7) b) Seite 7

### **Blindentastleiste**

Absperrschrankengitter A 3.4.2 (4) Seite 19

### **blinkender Ankündigungspfeil**

Arbeitsmaschine A 7.3 (2) Seite 26  
Einsatzkriterien D 3 (11) Seite 52

## **D**

### **der Verantwortliche**

Benennungsvorraussetzungen A 1.4 (3) Seite 11  
Inhalt der Anordnung A 1.4 (2) j) Seite 11

### **der Verantwortliche für die Anbringung der Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen**

A 1.3.1 (10) Seite 9

### **der Verantwortliche für Störungsbeseitigung**

Inhalt der Anordnung A 1.4 (2) l) Seite 11

### **Dunkelheit**

Absperrungen mit Rundstrahlern B 2.4.3 (2)  
Seite 35

AkD

Anordnung Z 123 A 2.4 (3) Seite 14

Aufbaulicht A 3.5.4 (7) Seite 22

Grundbegriffe

Nachtbaustellen A 1.1 (8) Seite 7

Leitkegel mit Warnleuchten A 3.4.4 (3) Seite 21

Warnkleidungsausführung A 9 (1) a) Seite 28

Warnposten

Auffälligkeit A 6 (4) Seite 24

Einsatz A 6 (3) Seite 24

zusätzliche Maßnahmen A 1.1 (4) Seite 7

## **Dunkelschaltung**

Verkehrsbeeinflussungsanlagen D 3 (3) Seite 51

## **E**

### **Einbahnstraße**

Nutzung durch Radfahrer in Gegenrichtung A 2.5 (5) Seite 15

Zeichen 267 ist anzuordnen B 2.2.3 (1) Seite 32

### **Einengung**

allmählich vornehmen A 2.4 (8) Seite 14

Bezugspunkt für Aufstellentfernungen B 2.1 Seite 31

Bezugspunkt für Entfernungsangaben C 2.1 (2) Seite 39

blinkender Ankündigungspfeil A 3.5.4 (9) Seite 22  
durch Ummarkierung oder Einrichtung von Behelfsfahrstreifen B 2.2.2 (3) Seite 31

verschwenkte Verkehrsführung durch Einengung A 2.4 (9) Seite 14

von links bei Sperrung mehrerer Fahrstreifen C 2.2.3 (5) Seite 40

wechselseitig A 2.4 (12) Seite 15

wird bei Fahrstreifenreduzierung von links vorgenommen D 2.2.4 (2) Seite 46

Zeichen 120 und 121 A 2.4 (8) Seite 14

### **Eingriff in den Verkehr**

gering halten daher Nachtbaustellen A 1.2 (3) Seite 8

### **Eingriff in den Verkehrsablauf**

vereinfachtes Verfahren A 1.3.1 (7) Seite 9

### **Einmündung** Seite 47

Anordnung von Absperrschranken C 2.2.3 (3) Seite 40

Unterbinden von Querverkehr B 2.2.5 (2) Seite 32

Wiederholung Z 274, 276, 277 A 2.3 (4) Seite 13

### **Einzelfall**

Grundsätze der Verkehrsregelungspflicht A 1.3.3 (6) Seite 10

### **Engstelle**

Gestaltung B 2.3.4 (1) Seite 33

Gestaltung zur eindeutigen Zuordnung der Wartepflicht C 2.3.3 (1) Seite 40

Länge unter 50 m B 3.2 (2) Seite 36

Lichtzeichenanlage A 3.2 (6) Seite 18

Unterschreitung der Mindestmaße D 2.2.3 (9) Seite 46

## **Entfernungsangaben**

Bezugspunkt ist der Beginn einer Verengung bzw. Verschwenkung der Fahrstreifen D 2.1 (3) Seite 43

## **erhöhte Leitwirkung**

durchgehende Leitelemente A 5 (1) Seite 24

## **Ermessen der anordnenden Behörde**

Vorlage Verkehrszeichenplan A 1.5 (7) Seite 12

## **F**

### **Fahrbahnbegrenzung**

Verzicht auf Anordnung D 2.2.3 (4) Seite 44

### **Fahrbahnbegrenzungslinie**

Einrechnung der Breite in angrenzenden Behelfsfahrstreifen C 2.2.2 (3) Seite 40

einzurechnen in Breite des angrenzenden Behelfsfahrstreifens D 2.2.3 (2) Seite 44

### **Fahrbahnmarkierung**

Kennzeichnung von Einengungen A 2.4 (8) Seite 14  
Regelfall A 5 (1) Seite 24

umfahrbares Hindernis A 2.5 (7) Seite 15  
zeitlicher Aufwand D 2.4 (2) Seite 51

### **Fahrbahnverengung**

Anwendung der Vorrangregelung A 2.5 (2) Seite 15

### **fahrbare Absperrtafel**

Abstand zwischen Tafeln bei gestaffelter Sperrung mehrerer Fahrstreifen 500 m D 3 (5) Seite 52

Allgemeines A 3.4.1 (1) Seite 18

Blinklicht in blitzender Ausführung A 3.5.4 (5) Seite 22

Einsatz entbehrlich B 3.2 (3) Seite 36

Einsatz in AkD B 3.2 (3) Seite 36

Einsatz stets mit Zugfahrzeug C 3 (4) Seite 41

Einsatz stets mit Zugfahrzeug D 3 (4) Seite 52

Fahrstreifenzuteilung im Wechselrichtungsbetrieb D 2.2.3 (11) Seite 46

gelber Blinkpfeil D 3 (4) Seite 52

Vorwarnanzeiger A 3.5.2 (1) Seite 21

### **Fahrstreifen**

Fahrstreifenreduzierung mit getrennten spitzwinkligen Querabsperrungen bei mehreren zu sperrenden Fahrstreifen D 2.2.4 (2) Seite 46

versetzte Fahrstreifenreduzierung D 2.2.4 (2) Seite 46

### **Fahrstreifenanzahl**

bei Reduzierung Untersuchung der Stauvermeidung D 2.2.2 (3) Seite 44

### **Fahrstreifenbegrenzung**

Gegenverkehr

Z 295 A 2.4 (11) Seite 14

zwischen mehreren Behelfsfahrstreifen in gleicher Richtung unter 500 m Länge D 2.2.1 (5) Seite 43

### **Fahrstreifenbreite**

ab der dem Verkehr zugewandten Kante der Leitbake zu messen D 2.2.3 (4) Seite 44

Beschränkung über gesamte Länge der Behelfsverkehrsführung aufrechterhalten D 2.2.3 (7) Seite 46

Einschränkung der Fahrstreifen bereits vor der Verschwenkung oder Überleitung D 2.2.3 (5) Seite 44

Überholfahrstreifen vor der Verschwenkung oder Überleitung mindestens 2,75 m breit D 2.2.3 (5) Seite 44

Unterschreitung der Mindestmaße an kurzen Engstellen D 2.2.3 (9) Seite 46

### **Fahrstreifenreduktion**

nur vorzunehmen wenn weniger als 1.500 Kfz/h je verbleibendem Fahrstreifen zu erwarten sind D 3 (18) Seite 53

### **Fahrstreifenreduzierung**

Abstand zwischen Fahrstreifeneinziehungen B 2.2.4 (5) Seite 32

versetzt mit mehreren spitzwinkligen Querabsper- rungen C 2.2.3 (5) Seite 40

### **Fahrstreifentafel**

Bedingungen für Anordnung bei durch Schutzzei- nrichtungen getrennten Verkehrsströmen D 2.3.1 (5) Seite 47

Gegenverkehr A 2.4 (12) Seite 15

sollte mit dem Zusatzzeichen 1001-31 versehen werden D 2.3.1 (4) Seite 47

### **Fahrstreifenverengung**

Beginn 600 m vor dem Anfang der Verschwenkung oder Überleitung D 2.2.1 (2) Seite 43

### **Fahrtrichtung**

Anlieger-, Arbeitsstellen- und Linienverkehr A 2.5 (4) Seite 15

Anordnung von mehr als einem Fahrstreifen A 2.5 (15) Seite 16

Anzahl und Position von Signalgebern für Licht- zeichenanlagen A 3.2 (5) Seite 18

Aufrechterhaltung des Verkehrs  
Umleitung B 2.3.4 (3) Seite 33

bei Sperrung mehrerer Fahrstreifen spitzwinklige Querabsper- rung B 2.2.4 (5) Seite 32

mehrere Fahrstreifen in einer Fahrtrichtung  
Einsatz von Verkehrslenkungstafeln A 2.4 (9) Seite 14

Prüfauftrag Radverkehr entgegen der Fahrtrichtung B 2.2.3 (2) Seite 32

Sperrung A 3.5.4 (2) Seite 22

Sperrung mehrerer Fahrstreifen C 2.2.3 (5) Seite 40  
vollständige Sperrung D 2.2.6 (1) Seite 46

Zuordnung der Wartepflicht an Engstellen B 2.3.4 (1) Seite 33

### **Fahrzeugbreite**

bei einzelnen übergeleiteten Überholfahrstreifen zulässige Fahrzeugbreite nicht auf mehr als 2,2 m beschränken D 2.2.3 (7) Seite 46

soll auf Überholfahrstreifen mit weniger als 3,25 m Breite beschränkt werden D 2.2.3 (7) Seite 46

### **Fahrzeuge**

Einsatz quer zur Fahrtrichtung  
Kennzeichnung A 7.1 (5) Seite 25

### **Feuerwehr**

Beteiligung  
Anlagen Dritter A 1.3.1 (4) Seite 9  
Planung A 1.2 (4) Seite 8

### **Führung des Verkehrs**

verkehrsrechtliche Sicherungsmaßnahmen A 1.1 (2) Seite 7

### **Fußgänger**

Führung auf parallelem Notweg B 2.4.8 Seite 35  
Sicherheit von Fußgängern B 2.4.1 (2) Seite 34

### **Fußplatte**

Anzahl A 2.3 (7) Seite 14

### **Fußverkehr**

Absperrschrankengitter sind anzuordnen wo Fußver- kehr zugelassen ist A 3.4.2 (4) Seite 19  
nicht auf der Fahrbahn führen oder zum Überqueren auffordern C 2.2.1 (4) Seite 39

## **G**

### **Gefahr**

für Verkehrsteilnehmer ausgehend von Arbeiten auf nicht benutzbaren Straßenteilen C 3 (10) Seite 41

### **Gefahr im Verzug**

vorläufige Maßnahmen der Polizei A 1.6.3 (5) Seite 12

### **Gefährdung für Fußgänger**

geschlossene Absperrungen B 2.2.5 (3) Seite 32

### **Gefahren**

Höchstgeschwindigkeit bei Gefahren im Arbeitsstel- lenbereich D 2.3.2 (2) d) Seite 51

### **Gefahrzeichen**

Anbringung  
Reihenfolge der Verkehrszeichen A 2.3 (3) Seite 13

bei ungünstigen Verhältnissen in der Überfahrt D 2.3.2 (2) e) Seite 51

Definition A 2.1 (1) Seite 13

mehrfache Anbringung A 2.3 (2) b) Seite 13

Zeichen 123 Arbeitsstelle A 2.4 (2) Seite 14

zusammen mit Streckenverbot A 2.5 (17) Seite 16

Zustand der Straße D 2.4 (1) Seite 51

### **Gehweg**

weiterführen und gemäß Teil B sichern C 2.2.1 (4) Seite 39

## **Geschwindigkeitsbeschränkung**

- Anordnung
  - vorübergehende Aufhebung A 1.4 (2) g) Seite 11
- Beispiele A 2.5 (14) Seite 16
- Kombination mit Überholverbot A 2.3 (2) e) Seite 13

## **H**

### **Höchstgeschwindigkeit**

- Absenkung auf 40 km/h erhöhte Gefahr von Auffahrunfällen D 2.3.2 (4) Seite 51
- Absenkung stufenweise um je 20 km/h in einem Mindestabstand von 200 m D 2.1 (1) Seite 43
- Anordnungszweck A 2.5 (13) Seite 16
- aufgrund vergelagerter Gefahrzeichen erste Geschwindigkeitsbeschränkung 100 km/h D 2.1 (1) Seite 43
- bei Arbeiten auf dem Seitenstreifen ohne Behinderung für den Verkehrsbereich keine Begründung für Geschwindigkeitsbeschränkung A 2.5 (14) Seite 16
- Beschränkung in der Regel auf 50 km/h C 2.3.2 (1) Seite 40
- Defizite vor Beginn der Baumaßnahme beseitigen anstelle einer Reduzierung der Höchstgeschwindigkeit D 2.3.2 (3) Seite 51
- fahrbare Absperrtafel B 3.2 (3) Seite 36
- in der Regel 80 km/h D 2.3.2 (1) Seite 51
- nicht mehr als 120 km/h falls Absperrungen im Bereich der Fahrbahn erfolgen D 1 (3) Seite 43
- sorgfältige Prüfung der Erforderlichkeit von zusätzlichen Geschwindigkeitsbeschränkungen D 3 (2) Seite 51
- von Teil B in Teil C Übernahme von Regelungen C 1 (2) Seite 39
- Voraussetzungen für Beschränkung von  $V_{zul}$  auf 70 km/h C 2.3.2 (3) Seite 40
- Voraussetzungen für 100 km/h bei Behelfsfahrstreifen D 2.3.2 (5) Seite 51

## **I**

### **Immissionsschutz**

- Bauherr
  - Genehmigung einholen A 1.2 (3) Seite 8

### **Inbetriebnahme**

- Überprüfung durch anordnende Behörde
  - Arbeitsstellen A 1.6.2 (2) Seite 12
  - Arbeitsstellenverkehrsführung A 1.6.2 (1) Seite 12

## **K**

### **kleine Leitbake**

- zulässig auf Sonderwegen für Radfahrer A 3.4.3 (4) Seite 20
- zusätzlich zwischen den Leitbaken neben den Arbeitsbereichen bei Nachtbaustellen D 2.2.5 (4) Seite 46

### **Kontrollfahrten**

- Wirkung der Beleuchtung auf Verkehrsteilnehmer A 10 (3) Seite 28

## **Koordinierung**

- Beteiligte bei der Planung A 1.2 (4) Seite 8

## **Kreuzung**

- Anordnung von Absperrschranken C 2.2.3 (3) Seite 40
- höhengleich C 1 (1) Seite 39
- Wiederholung Zeichen 274, 276, 277 A 2.3 (4) Seite 13

## **L**

### **Lageplan**

- Aufstellung von Verkehrszeichen- und Umleitungsplänen A 1.5 (6) Seite 12

### **Landstraßen**

- bei ALD Ende von Streckenverboten immer anzeigen A 2.5 (18) Seite 16
- Definition C 1 (1) Seite 39
- für Teil C aus Teil A ergänzende Regelungen C 1 (2) Seite 39
- in Teil B aus Teil D Übernahme von Regelungen B 1 (2) Seite 31
- Leitkegel mit gelbem Blinklicht A 3.4.4 (3) Seite 21

### **Längsabspernung**

- bei AkD als ALD können Leitkegel eingesetzt werden C 3 (9) Seite 41
- bessere Leitwirkung mit Leitbaken A 10 (4) Seite 28
- erste und letzte Leitbake
  - Elemente der Querabspernung A 3.4.3 (5) Seite 20
- Längsabstand von Leitkegeln untereinander C 3 (3) Seite 41
- Reflektionsklasse RA1 A 3.4.1 (4) Seite 19
- Unterbinden von Querverkehr B 2.2.5 (2) Seite 32

### **Längsmarkierungen**

- Ausführung mit Markierungsknöpfen A 2.6 (9) Seite 17

### **Leitbake**

- Abmessungen A 3.4.3 (1) Seite 19
- Abmessungen in Nachtbaustellen A 3.4.3 (1) Seite 19
- Absperrschrankengitter neben Leitbaken bei Fußgängernotwegen B 2.4.4 Seite 35
- Absperrschrankengitter zur Unterbindung von Querverkehr B 2.5.3 (2) Seite 36
- Absperrschrankengitter zwischen Leitbaken B 2.2.5 (2) Seite 32
- Abstand 9 m D 2.2.1 (2) Seite 43
- Abstand auf Leitschwellen und -borden A 5 (5) Seite 24
- Abstand B 2.2.5 (1) Seite 32
- Abstand bei Längsabspernung im Schienenbereich B 2.5.3 (1) Seite 36
- Abstand quer zur Fahrbahnachse etwa 0,5 m D 2.2.4 (1) Seite 46
- Abstand untereinander höchstens 9 m D 2.2.4 (1) Seite 46
- Abstand untereinander in der Regel 18 m D 2.2.5 Seite 46

Abstände zwischen Leitbaken bis zu 54 m bei Absperrungen mit gestreckter Linienführung D 2.2.5 (4) Seite 46  
Allgemeines A 3.4.1 (1) Seite 18  
Anordnung mit einheitlichem Verkehrszeichenbild A 3.4.3 (2) Seite 20  
Anordnung von mindestens 3 Leitbaken in Querrichtung C 2.2.3 (3) Seite 40  
bessere Leitwirkung A 10 (4) Seite 28  
doppelseitig bei Gegenverkehr auf gleicher Fahrbahn A 3.4.3 (1) Seite 19  
Einsatz am Ende einer Absperrung B 2.2.4 (7) Seite 32  
Einsatz zur Verkehrsführung A 3.4.3 (4) Seite 20  
einseitige Leitbake Regelfall A 3.4.3 (1) Seite 19  
entbehrlich im Einsatzbereich von TSE A 5 (7) Seite 24  
entgegengesetzte Verkehrsströme in Überleitungsbereichen B 2.2.4 (6) Seite 32  
gelbes Blinklicht A 3.4.3 (8) Seite 20  
Größe in Nachtbaustellen D 3 (10) Seite 52  
Kennzeichnung vertikaler Kanten A 8 Tabelle A-3 Fußnote 11) Seite 27  
kleine Leitbaken auf Leitschwellen in Anschlussstellen D 2.2.5 (3) Seite 46  
Längsabspernung B 2.2.5 (1) Seite 32  
Längsabspernung D 2.2.5 (1) Seite 46  
maximaler Abstand in Längsrichtung C 2.2.3 Seite 40  
Mindestanzahl B 2.2.5 (1) Seite 32  
Pfeilspitze zum Verkehrsbereich A 3.4.3 (3) Seite 20  
Regelfall A 5 (1) Seite 24  
schräge Schraffen A 3.4.3 (3) Seite 20  
spitzwinklige Querabspernung B 2.2.4 (2) Seite 32  
Spitzwinklige Querabspernung B 2.4.6 (2) Seite 35  
spitzwinklige Querabspernung D 2.2.4 (1) Seite 46  
Vericht auf Warnleuchten A 3.4.3 (6) Seite 20  
zeitlicher Aufwand D 2.4 (2) Seite 51  
zur Trennung entgegengesetzt gerichteter Fahrstreifen mit Überleitung auf die Gegenfahrbahn Leitbaken 75 cm × 18,75 cm D 3 (19) Seite 53  
zweiseitig B 2.2.4 (6) Seite 32

#### **Leitbord**

Abstand Leitbaken A 5 (5) Seite 24  
Allgemeines A 3.4.1 (1) Seite 18  
erhöhte Leitwirkung A 5 (1) b) Seite 24  
Funktion vorübergehend gültiger Markierung A 5 (2) Seite 24  
verkehrsrechtliche Anordnung A 5 (1) Seite 24

#### **Leiteinrichtung**

Definition A 3.1 (1) Seite 18

#### **Leitelemente**

Regelfall A 5 (1) Seite 24

#### **Leitkegel**

Abgrenzung zur Fahrbahn in stationären AkD D 3 (10) Seite 52  
Allgemeines A 3.4.1 (1) Seite 18

Anbringung von Warnleuchten B 2.5.1 (2) Seite 36  
Blinklicht in blitzender Ausführung A 3.5.4 (5) Seite 22  
gelbes Blinklicht in blitzender Ausführung A 6 (4) Seite 24  
grundsätzlich nur in AkD A 3.4.4 (1) Seite 20  
im Bereich von Schienenbahnen  
Längsabspernung B 3.4 (3) Seite 37  
Querabspernung B 3.4 (2) Seite 37  
im Bereich von Schienenbahnen B 3.4 (1) Seite 37  
können zur Längsabspernung bei AkD als ALD eingesetzt werden C 3 (9) Seite 41  
mit Blinklicht in blitzender Ausführung C 3 (5) Seite 41  
Regeleinsatzbereiche A 3.4.4 (2) Seite 20  
zusätzlich zwischen Leitbaken neben den Arbeitsbereichen D 2.2.5 (4) Seite 46

#### **Leitschwelle**

Abmessungen A 3.4.3 (1) Seite 19  
Abstand Leitbaken A 5 (5) Seite 24  
Allgemeines A 3.4.1 (1) Seite 18  
Definition A 3.1 (1) Seite 18  
Einsatz an Ein- und Ausfahrten von Autobahnen D 2.2.7 (1) Seite 47  
Einsatz zum erleichterten Einfahren in Anschlussstellen D 2.2.5 (3) Seite 47  
Einsatz zur besseren Erkennbarkeit von Ausfahrten D 2.2.5 (2) Seite 47  
erhöhte Leitwirkung A 5 (1) a) Seite 24  
Funktion vorübergehend gültiger Markierung A 5 (2) Seite 24  
verkehrsrechtliche Anordnung A 5 (1) Seite 24

#### **Leitschwelle/Leitbord**

Systembreite nicht der Behelfsfahrbahn zugerechnet A 5 (10) Seite 24

#### **Lichtzeichenanlage**

Anordnung beschränkt auf zwingend erforderliches Maß A 3.2 (1) Seite 18  
Aufstellvorschriften bei vorgeschriebenen Fahrtrichtungen A 2.5 (3) Seite 15  
Berechnung A 3.2 (3) Seite 18  
Definition A 3.1 (1) Seite 18  
Erfordernis der Anordnung von Lichtzeichenanlagen C 2.3.3 (3) Seite 40  
Ersatz von stationären Lichtzeichenanlagen A 3.2 (2) Seite 18  
Inhalt der Anordnung A 3.2 (4) Seite 18  
Mindestbreiten von Geh- und Radwegen A 3.2 (6) Seite 18  
Programme bei Bedarfsumleitungsstrecken D 2.2.2 (3) d) Seite 44  
Überprüfung durch anordnende Behörde A 1.6.2 (1) a) Seite 12  
Warnung A 2.4 (13) Seite 15

#### **Lichtzeichengeber**

Anpassung von vorhandenen Lichtzeichenanlagen A 2.5 (3) Seite 15

## **Linienverkehr**

in einer Fahrtrichtung A 2.5 (4) Seite 15  
Planung A 1.2 (4) Seite 8

## **M**

### **Markierung**

Definition A 2.1 (1) Seite 13  
Ersatz von vorübergehend gültigen Fahrbahnmarkierungen durch Leitschwellen/Leitborde A 5 (2) Seite 24  
frisch aufgebracht  
Schutz A 3.4.4 (1) Seite 20  
lichter Abstand zwischen Fahrbahnbegrenzung und Kante von Leitbaken A 3.4.3 (2) Seite 20  
Reflexionsklasse A 2.1 (2) Seite 13  
verstärkte Verschmutzung D 2.2.3 (1) Seite 44  
Verzicht vor Absperreinrichtungen innerorts B 2.2.6 (1) Seite 32

### **Markierungsarbeiten**

Leitkegel A 3.4.4 (1) Seite 20

### **mehrbahnige Straßen**

Teil D Übernahme von Regelungen C 1 (2) Seite 39

### **Mindestbreite**

Einengung von Geh- und Radwegen durch Lichtzeichenanlagen A 3.2 (6) Seite 18  
Geh- und Radwege  
Anforderungen an besondere Arbeitsstellenbereiche und -einrichtungen A 8 Tabelle A-3 Fußnote 3) Seite 27  
Hauptfahrstreifen 3,5 m  
Überholfahrstreifen 2,85 m D 2.2.3 (4) Seite 44

### **Mindestbreite Geh- und Radwege**

Verkehrszeichen A 2.3 (6) Seite 14

## **N**

### **Nachtbaustellen**

Eingriff in den Verkehr gering halten A 1.2 (3) Seite 8  
Einsatz eines zweiten Vorwarnanzeigers bei Sichtweite unter 500 m D 3 (11) Seite 52  
Fahrbare Absperrtafel A 3.4.5 (1) Seite 21  
Grundbegriffe A 1.1 (4) Seite 7  
Grundbegriffe A 1.1 (8) Seite 7  
kurzzeitige Tätigkeit  
Warnmantel A 9 (1) a) Seite 28  
Leitbakenabmessungen A 3.4.3 (1) Seite 19  
neben den Arbeitsbereichen kleine Leitbaken zusätzlich zwischen den Leitbaken D 2.2.5 (4) Seite 46  
sichernde Maßnahmen D 3 (1) Seite 51  
zur Trennung entgegengesetzt gerichteter Fahrstreifen mit Überleitung auf die Gegenfahrbahn Leitbaken 75 cm × 18,75 cm D 3 (19) Seite 53

## **O**

### **ÖPNV**

Beschleunigung A 3.2 (2) Seite 18  
Planung A 1.2 (4) Seite 8

## **örtliche Verhältnisse**

Bewertung  
Anordnung von Vorschriftzeichen A 2.5 (1) Seite 15  
Gefährdungssituation Radfahrer B 2.4.1 (3) Seite 34

## **P**

### **Pfosten**

Kombination Geschwindigkeitsbeschränkung und Überholverbot A 2.3 (2) e) Seite 13  
mehrfache Anbringung A 2.3 (2) Seite 13  
Reihenfolge der Verkehrszeichen A 2.3 (3) Seite 13

### **Planung**

Arbeitsstellen im Gleisbereich B 2.5.1 (1) Seite 36  
Lichtzeichenanlagen A 3.2 (3) Seite 18  
zeitlich oder räumlich größere Arbeitsstellen A 1.2 (4) Seite 8

### **Polizei**

Benachrichtigung der Straßenverkehrs- oder Straßenbaubehörde A 1.6.3 (5) Seite 12  
Meldepflicht A 1.4 (2) e) Seite 11  
Mittel zur Sicherung und Lenkung des Verkehrs A 1.6.3 (5) Seite 12  
Planung A 1.2 (4) Seite 12  
Regelung des Verkehrs A 11.2 (6) Seite 29  
Überprüfung und Überwachung A 1.6.1 Seite 12  
Überwachung von Arbeitsstellen A 1.6.3 (1) Seite 12  
Untersuchung Stauvermeidung D 2.2.2 (3) Seite 44  
Verkehrslenkungsrichtlinien A 11.2 Fußnote 3 Seite 29  
vor Beginn der Arbeiten einzuschalten A 1.3.1 (7) Seite 9  
Vorbehalt der Weisungserteilung gegenüber Verkehrsteilnehmern A 6 (1) Seite 24

### **Primat**

Festlegung des notwendigen Verkehrsbereiches hat Vorrang A 11.1 (4) Seite 28

### **Prüfauftrag**

anordnende Behörde Prüfung der eingereichten Unterlagen A 1.2 (1) Seite 8  
Anordnung von vorübergehend gültigen Fahrbahnbegrenzungen prüfen B 2.2.6 (2) Seite 32  
Anordnung von Zeichen 357-50 bis -52 der tatsächlichen Durchlässigkeit entsprechend prüfen B 2.3.6 (2) Seite 33  
Aufhebung des Überholverbotes hinter der Aufhebung der Geschwindigkeitsbeschränkung A 2.5 (19) Seite 16  
Bedarf einer eigenen verkehrsrechtlichen Absicherung für Arbeiten zum Auf- und Abbau von Behelfsverkehrsführungen A 1.2 (8) Seite 8  
bei Einbahnstraßen Möglichkeit der Nutzung durch Radfahrer sorgfältig prüfen A 2.5 (5) Seite 15  
Bereithalten der Anordnung zur Vorlage bei zuständigen Personen A 1.4 (5) Seite 11  
besondere örtliche Situationsprüfung bei Unterschreiten der Mindestbreite B 2.2.2 (2) Seite 31  
Eignung der Regelpläne A 1.5 (3) Seite 11

Einrichtung von Überquerungshilfen B 2.4.5 Seite 35  
 Einsatz von Warnschwellen A 3.5.3 Seite 22  
 Erforderlichkeit der Anordnung von Gefahrzeichen, Verboten oder Beschränkungen bei Arbeiten auf dem Seitenstreifen D 3 (9) Seite 52  
 Erforderlichkeit der Warnung mit Zeichen 138 bei Überleitung über Bordsteinabsenkung B 2.4.6 (3) Seite 35  
 Erforderlichkeit von Gefahrzeichen sorgfältig prüfen A 2.4 (1) Seite 14  
 Erforderlichkeit von Maßnahmen zur Fußgängersicherung an geplanten Umleitungsstrecken B 2.3.5 (2) Seite 33  
 Erforderlichkeit von Warneinrichtungen bei der Inanspruchnahme von Sonderrechten A 1.3.1 (11) Seite 9  
 Erlaubnis des Radfahrens auf dem Gehweg bei arbeitsstellenbedingter Sperrung von nicht benutzungspflichtigen Radwegen B 2.4.7 Seite 35  
 Führen der beiden rechten Fahrstreifen mit Breite von 3,25 m und 3,5 m und Verzicht auf Überholverbot D 2.2.3 (10) Seite 46  
 Maßnahmen zur Gefahrenreduzierung bei zu erwartenden Staus D 2.1 (2) Seite 43  
 mittlerer Fahrstreifen in Wechselrichtungsbetrieb D 2.2.3 (11) Seite 46  
 Möglichkeit der Verkehrsregelung des Verkehrs durch Polizei an nicht signalisierten Knotenpunkten A 11.2 (6) Seite 29  
 Möglichkeit von Tempo 100 fahrstreifenbezogen prüfen D 2.3.2 (5) Seite 51  
 nach der Inbetriebnahme Arbeitsstelle auf Autobahnen Kraftfahrstraßen und Vorfahrtstraßen zeitnah überprüfen A 1.6.2 (2) Seite 12  
 Notwendigkeit der Anpassung der Signalzeiten zugunsten des Verkehrs an signalisierten Knotenpunkten A 11.2 (6) Seite 29  
 Prüfung der Erforderlichkeit einer Reduzierung der Höchstgeschwindigkeit D 2.3.2 (2) Seite 51  
 Prüfung und Anordnung der erforderlichen Maßnahmen in der Regel innerhalb von 3 Tagen A 1.3.1 (7) Seite 9  
 Radverkehr entgegen der Fahrtrichtung B 2.2.3 (2) Seite 32  
 Sicherheit und Leistungsfähigkeit bei Umleitungen A 11.2 (2) Seite 29  
 sorgfältige Prüfung der Erforderlichkeit von zusätzlichen Geschwindigkeitsbeschränkungen D 3 (2) Seite 51  
 sorgfältige Prüfung des eingereichten Verkehrszeichenplans hinsichtlich der jeweiligen örtlichen und verkehrlichen Situation durch anordnende Behörde Seite 56  
 standfeste Ausbildung des Seitenraumes C 2.2.2 (2) Seite 39  
 Verkehrsbeeinträchtigungen bei Längsmarkierungen in Verschwenkungs-, Kreuzungs- und Einmündungsbereichen A 2.6 (7) Seite 17

Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen auf Umleitungsstrecken während der Dauer der Sperrung in angemessenen Zeitabständen überprüfen A 1.6.3 (2) Seite 12  
 Verzicht auf Sicherungsmaßnahmen bei Gefahren für die Sicherheit und Ordnung des Verkehrs D 2.4 (1) Seite 51  
 vor der Inbetriebnahme einer Arbeitsstellenverkehrs-führung Lichtzeichenanlagen Umleitungen und gegebenenfalls Änderung der Vorfahrt überprüfen A 1.6.2 (1) Seite 12  
 Wechselbetrieb bei nur einem verbleibenden Fahrstreifen C 2.2.1 (2) Seite 39  
 Weglassen von Zeichen 278 bis 282 ist gründlich zu prüfen A 2.5 (17) Seite 16  
 Wirkung der Beleuchtung auf Verkehrsteilnehmer A 10 (3) Seite 28  
 Zulassen von Radverkehr auf dem Gehweg B 2.4.6 (1) Seite 35  
 zweckmäßige Anwendung der Regelungen der Teile B, C und D für Verkehrsregelung bei Arbeitsstellen in Nebenanlagen und Verkehrsflächen der Nebenbetriebe D 2.3.3 Seite 51  
 Zweckmäßigkeit der angeordneten Maßnahmen und planmäßige Kennzeichnung A 1.6.1 Seite 12

## Q

### Querabspernung

mindestens drei Leitkegel im Abstand von höchstens 1 m C 3 (3) Seite 41

## R

### Radfahrer

Einbahnstraße A 2.5 (5) Seite 15  
 Einsatz von kleinen Leitbaken A 3.4.3 (4) Seite 20  
 Führung auf parallelem Notweg B 2.4.8 Seite 35  
 Gefährdungssituation durch Mitbenutzung der Fahrbahn B 2.4.1 (3) Seite 34  
 Sicherheit von Radfahrern B 2.4.1 (2) Seite 34  
 Sicherung der Überleitung auf die Fahrbahn B 2.4.6 (2) Seite 35

### Radverkehr

Freigabe von Gehwegen B 2.4.1 (3) Seite 34

### Regelplan

Ableitung von Absicherungsmöglichkeiten aus Regelplänen B 3.1 (2) Seite 36  
 Grundbegriffe A 1.1 (4) Seite 7  
 Nutzung Seite 56  
 Prüfung der Eignung und des Erfordernisses A 1.5 (3) Seite 11

### Regelungen des Verkehrs

abhängig von gewählter Verkehrsführung A 11.1 (3) Seite 28

### retroreflektierende Elemente

als Fahrbahnmarkierung A 5 (3) Seite 24

## **Rettungsdienst**

Beteiligung

Anlagen Dritter A 1.3.1 (4) Seite 9

## **Richtungsfahrbahnen**

bei mehr als zwei Fahrstreifen Verkehr nur an einer

Seite an AkD vorbeiführen D 3 (16) Seite 53

Zeichen 276 A 2.5 (15) Seite 16

## **Richtzeichen**

Definition A 2.1 (1) Seite 13

Reduzierung der Aufstellhöhe A 2.2 (2) b) Seite 13

## **RiLSA**

Anordnung von Lichtzeichenanlagen A 3.2 (1)

Seite 18

Einsatz, Planung und Berechnung von Lichtzeichenanlagen A 3.2 (3) Seite 18

Erstellung Verkehrszeichenplan A 1.5 (1) Seite 11

## **RMS**

Abmessungen und Anordnung von Markierungen

A 2.1 (1) Seite 13

Abweichung bei Ausfädelungs- und Verflechtungsstreifen A 2.6 (5) Seite 17

Ausführung vorübergehend gültiger Fahrbahnmarkierungen A 2.6 (1) Seite 16

Erstellung Verkehrszeichenplan A 1.5 (1) Seite 11  
unterbrochener Breitstrich A 2.6 (9) Seite 17

## **RUB**

Erstellung Verkehrszeichenplan A 1.5 (1) Seite 11

Zeichen 250 bis 253 A 2.5 (8) Seite 15

## **Rückleitungen**

räumliche Trennung des Rückleitungs- und des Verengungsbereiches D 2.2.1 (4) Seite 43

## **ruhender Verkehr**

Folien

Reflexionsklasse A 2.1 (2) Seite 13

## **S**

### **Seitenstreifen**

Arbeiten ohne Behinderung für Verkehrsbereich  
keine Begründung für Geschwindigkeitsbeschränkung A 2.5 (14) Seite 16

bei Vorbeiführen des Verkehrs an einer Arbeitsstelle  
über den Seitenstreifen Vorwarnanzeiger mit  
Entfernungsangabe anordnen D 3 (17) Seite 53

bewegliche Arbeitsstellen

Vorwarnanzeiger D 3 (15) Seite 53

Blinkkreuz A 3.4.5 (2) Seite 21

fahrbare Absperrtafel mit Blinkkreuz als  
verkehrstechnische Absicherung D 3 (8) Seite 52

Prüfauftrag Anordnung von Markierungen B 2.2.6 (2)  
Seite 32

Verbesserung der Begehbarkeit des Banketts C 2.2.1  
(4) Seite 39

Warnschwellen A 3.5.3 Seite 22

### **Sicherheitskennzeichnung**

Aufsichtfarben für Verkehrszeichen A 7.1 (4)

Seite 25

## **Sicherungsmaßnahmen**

Erforderlichkeit bei Inanspruchnahme von Sonderrechten A 1.3.1 (11) Seite 9

erhebliche Verkehrsbeeinträchtigungen A 1.2 (9)  
Seite 8

Gestaltung A 1.1 (4) Seite 7

Grundsätze

Führung des Verkehrs A 1.1 (2) Seite 7

individuell A 8 Seite 27

vereinfachtes Verfahren A 1.3.1 (7) Seite 9

Verzicht auf Sicherungsmaßnahmen bei Gefahren  
für die Sicherheit und Ordnung des Verkehrs D 2.4  
(1) Seite 51

## **Sichtweite**

Vorraussetzung für Verzicht auf Lichtzeichenanlage  
bei Engstelle länger 50 m C 2.3.3 (3) Seite 40

## **Signalbild**

Identifizierbarkeit A 3.1 (3) Seite 18

## **Sonderrechte**

Durchführung von Arbeiten unter Inanspruchnahme  
von Sonderrechten nach § 35 (6) in Fahrbahnmitte  
oder am Fahrbahnrand C 3 (10) Seite 41

Inanspruchnahme nur mit entsprechender Kennzeichnung A 7.3 (1) Seite 26

Inanspruchnahme zu Unterhaltungsarbeiten B 3.1  
(2) Seite 36

## **Sperrung**

Ankündigung von vollständiger Sperrung mindestens  
zwei Wochen vorher D 2.2.6 (3) Seite 47

bauliche Querungsstellen B 2.2.1 (5) Seite 31

bei Arbeiten am linken oder mittleren Fahrstreifen  
Verkehr zweistreifig unter Benutzung Seitenstreifen  
vorbeiführen D 3 (17) Seite 53

bei Sperrung von mehr als einem Fahrstreifen  
Einziehung der Fahrstreifen im Abstand von 350  
m gestaffelt vornehmen D 3 (16) Seite 53

bestimmte Verkehrsarten oder Verkehrszwecke  
A 3.5.4 (4) Seite 22

Einfahrt auf Autobahn D 2.2.7 (2) Seite 47

Einsatz eines zweiten Vorwarnanzeigers bei Sichtweite  
unter 500 m D 3 (11) Seite 52

Entscheidung aufgrund der örtlich verfügbaren  
Flächen A 11.1 (1) Seite 28

falls nicht möglich bei Einfahrt auf Autobahn  
ausnahmsweise stumpfe Lösung D 2.2.7 (3)  
Seite 47

gesamte Fahrtrichtung A 3.5.4 (2) Seite 22

Sperrung von Anschlussstellen D 2.2.6 (2) Seite 47

Sperrung von Fahrbahnteilen vor Sackgassen B 2.3.6  
(1) Seite 33

spitzwinklige Querabspernung mit Leitbaken zur  
Sperrung von Fahrbahnteilen D 2.2.4 (1) Seite 46

Teilflächen A 3.5.4 (3) Seite 22

vollständige Sperrung einer Fahrtrichtung D 2.2.6 (1)  
Seite 46

Warnschwellen bei Sperrung des Seitenstreifens oder des rechten Fahrstreifens (stationäre AkD) D 3 (12) Seite 52

### **starker Verkehr**

beidseitige Anordnung von Zeichen 208 für wartepflichtigen Verkehr A 2.5 (2) Seite 15  
Warnbaken A 3.4.3 (11) Seite 20

### **Stau**

Bauzeitverkürzung D 2.2.2 (3) b) Seite 44  
Bewertungsverfahren D 2.2.2 (2) Seite 43  
datenbasierte Abschätzung der Staulänge D 2.1 (2) Seite 43  
Eignung der vorhandenen Bedarfsumleitungsstrecken D 2.2.2 (3) d) Seite 44  
Einsatz einer Wechselverkehrsführung D 2.2.2 (3) e) Seite 44  
Hinweise auf Staugefahren geben oder Stauwarnanlagen anordnen D 2.2.2 (3) Seite 44  
Maßnahmen zur Gefahrenreduzierung D 2.1 (2) Seite 43  
Umleitungsempfehlungen über den Verkehrsfunk D 2.2.2 (3) c) Seite 44  
Verlagerung der Arbeiten in verkehrsschwache Zeiten D 2.2.2 (3) a) Seite 44  
Zeichen 124 A 2.4 (10) Seite 14

### **Straßenabschnitt**

verbleibend zwischen Beginn Arbeitsstelle und Beginn Umleitung A 2.5 (8) Seite 15

### **Straßenbauarbeiten**

geringe verkehrliche Auswirkung A 1.3.1 (5) Seite 9  
Grundbegriffe A 1.1 (9) Seite 7

### **Straßenbaubehörde**

Abstimmung mit Straßenverkehrsbehörde Zeitraum A 1.3.1 (3) Seite 9  
Einholen der Anordnung durch Unternehmer A 1.3.1 (9) Seite 9  
Erarbeitung eines Verkehrskonzeptes A 1.5 (4) Seite 11  
fehlerfreie Ermessensausübung A 1.3.3 (2) Seite 10  
Überprüfung und Überwachung Allgemeines A 1.6.1 Seite 12  
Überwachung von Arbeitsstellen A 1.6.3 (1) Seite 12  
Untersuchung Stauvermeidung D 2.2.2 (3) Seite 44  
Verstöße gegen die Anordnung A 1.6.3 (5) Seite 12  
vor Beginn der Arbeiten einzuschalten A 1.3.1 (7) Seite 9

### **Straßenquerschnitt**

Zeichen 259 nur wenn Gehwege im gesamten Straßenquerschnitt nicht mehr nutzbar A 2.5 (9) Seite 15

### **Straßenverkehrsbehörde**

Absehen von der Unterrichtung A 1.3.1 (5) Seite 9  
Anhörung der Straßenbaubehörde Zeitraum A 1.3.1 (3) Seite 9  
Anordnung verkehrlicher Maßnahmen Zuständigkeit A 1.3.1 (6) Seite 9

Anordnung von Zeichen 124 A 2.4 (10) Seite 14

Aufhebung von Anordnungen der Straßenbaubehörde A 1.6.3 (4) Seite 12

Einholen der Anordnung durch Unternehmer A 1.3.1 (9) Seite 9

fehlerfreie Ermessensausübung A 1.3.3 (2) Seite 10  
Fortführung von Streckenverboten über Arbeitsstellenbereich hinaus A 2.5 (19) Seite 16

Planung A 1.2 (4) Seite 8

Sonstige Maßnahmen im Bereich von Arbeitsstellen A 1.3.2 (2) Seite 9

Überprüfung und Überwachung

Allgemeines A 1.6.1 Seite 12

Überwachung von Arbeitsstellen A 1.6.3 (1) Seite 12

Unterrichtung der Polizei A 1.3.1 (2) Seite 8

Untersuchung Stauvermeidung D 2.2.2 (3) Seite 44

Verkehrsregelungspflicht A 1.3.1 (8) Seite 9

Verstöße gegen die Anordnung A 1.6.3 (5) Seite 12

vor Beginn der Arbeiten einzuschalten A 1.3.1 (7) Seite 9

### **Streckenverbot**

Ende A 2.5 (17) Seite 16

mehrfache Anbringung A 2.3 (2) b) Seite 13

## **T**

### **Tagesbaustellen**

Grundbegriffe A 1.1 (7) Seite 7

sichernde Maßnahmen D 3 (1) Seite 51

### **tatsächliche Herrschaft**

Verkehrssicherungspflicht A 1.3.1 (8) Seite 9

### **tatsächlich-öffentliche Verkehrsflächen**

Definition Arbeitsstellen A 1.1 (1) Seite 7

### **Teilsperrung**

Einsatz von Absperrschranke und Leitbake als Querabspernung A 3.4.2 (3) Seite 19

### **temporäre Schutzeinrichtung**

bauliche Trennung

Gegenverkehr A 2.4 (11) Seite 14

Definition Verkehrsbereich A 1.1 (10) Seite 7

Einsatz als Träger von vorübergehend gültigen Markierungen A 5 (2) Seite 24

Einsatz bei ausreichender Breite des Gesamtquerschnittes und bei angemessenem Verhältnis aus zusätzlichem Gefahrenpotenzial

Dauer Auf-/Abbau zu Dauer der Verkehrsführung D 2.2.1 (7) Seite 43

Einsatz von Markierungen oder Markierungsknopfreihen im Sockelbereich A 2.6 (1) Seite 16

horizontal angebrachte Markierungslinie im Fußbereich A 5 (3) Seite 24

Minderung von Unfallgefahren A 5 (1) c) Seite 24

Systembreite nicht der Behelfsfahrbahn zugerechnet A 5 (10) Seite 24

Trennung von entgegengesetzt gerichteten Verkehrsströmen A 5 (9) Seite 24

## U

### Überfahrt

Reduzierung der Höchstgeschwindigkeit für einzelne Fahrzeugarten bei ungünstigen Verhältnissen D 2.3.2 (2) e) Seite 51

### Überquerungshilfen

Prüfauftrag Notweg B 2.4.5 Seite 35

### Umklappregel

Darstellung von Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen in Regelplänen A 1.5 (3) Seite 11

### Umleitung

Einrichtung und Kennzeichnung A 11.2 (6) Seite 29

Prüfauftrag bei nur einem verbleibenden Fahrstreifen C 2.2.1 (2) Seite 39

Prüfauftrag wenn nur 1 Fahrstreifen für beide Richtungen verbleibt B 2.2.1 (2) Seite 31

Verkehrslenkungsrichtlinien A 11.2 Fußnote 3 Seite 29

### Umleitungen

Anordnung A 1.3.1 (9) Seite 9

Differenzierung nach Verkehrsarten A 11.1 (1) Seite 28

Planung A 1.2 (6) Seite 8

Überprüfung durch anordnende Behörde A 1.6.2 (1) b) Seite 12

### Umleitungsplan

Änderung der vorhandenen Verkehrszeichen A 1.4 (2) m) Seite 11

Pläne in reiner Schriftform A 1.5 (5) Seite 11

### Umleitungsstrecke

Beginn A 2.5 (8) Seite 15

Bevorrechtigung des Umleitungsverkehrs A 11.2 (6) Seite 29

Prüfung der Fußgängersicherung B 2.3.5 (2) Seite 33

Überprüfung A 1.6.3 (2) Seite 12

Umleitungsplan A 1.4 (2) m) Seite 10

Verkehrssicherungspflicht A 1.3.1 (8) Seite 9

### Unterhaltungsarbeiten

Verzicht auf Zeichen 123 B 3.1 (2) Seite 36

### Unternehmer

Anbringung der Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen A 1.3.1 (10) Seite 9

Einholen der Anordnung vor Beginn der Arbeiten A 1.3.1 (9) Seite 9

sofortiges Beheben von Verstößen gegen die Anordnung A 1.6.3 (5) Seite 12

vereinfachtes Verfahren A 1.3.1 (7) Seite 9

Verkehrssicherungspflicht A 1.3.1 (8) Seite 9

## V

### vereinfachtes Verfahren

Antrag bei zuständiger Behörde A 1.3.1 (7) Seite 9

### Verhältnismäßigkeitsgrundsatz

bei Prüfung der Reduzierung der Höchstgeschwindigkeit zu beachten D 2.3.2 (2) Absatzende Seite 51

Nutzung der am wenigsten belastende Eingriffsmöglichkeit A 1.3.3 (3) Seite 10

### Verkehr

Abwicklung D 2.2.1 (1) Seite 43

Aufstellung von zusätzlichen Zeichen auch links bei starkem Verkehr D 2.2.6 (2) Seite 47

### Verkehrsabwicklung

Planung von Arbeitsstellen A 1.2 (1) Seite 8

Sicherheit und Leistungsfähigkeit bei der Durchführung von Arbeiten C 3 (9) Seite 41

### Verkehrsarten

bei Ausschluss geringere Fahrstreifenbreiten möglich B 2.2.2 (2) Seite 31

Differenzierung der Umleitungen A 11.1 (1) Seite 28  
Kombination mehrerer Vorschriftzeichen A 2.3 (2) d) Seite 13

Verbotswirkung Zeichen 616 auf Seitenstreifen A 3.4.5 Fußnote 1 Seite 21

### Verkehrsbeeinflussungsanlage

Schaltungen

Inhalt der Anordnung A 1.4 (2) i) Seite 11

### Verkehrsbeeinflussungsanlagen

widersprüchliche Anordnungen D 3 (3) Seite 51

### Verkehrsbeeinträchtigung

durch Sicherungsmaßnahmen A 1.2 (9) Seite 8

Information der Öffentlichkeit A 1.2 (7) Seite 8

Prüfung mit besonderer Sorgfalt bei Längsmarkierungen A 2.6 (7) Seite 17

### Verkehrsbereich

Arbeitsmaschinen und Anhänger

Zulassungspflicht A 7.3 (3) Seite 26

Arbeitsstellen unmittelbar neben dem Fuß- oder Radverkehr C 2.3.1 (2) Seite 40

Definition A 1.1 (10) Seite 7

Festlegung des notwendigen Verkehrsbereiches hat Vorrang A 11.1 (4) Seite 28

Höchstgeschwindigkeit bei schlechtem Zustand der Fahrbahndecke D 2.3.2 (2) c) Seite 51

keine Behinderung durch Arbeiten auf dem Seitenstreifen keine Begründung für Geschwindigkeitsbeschränkung A 2.5 (14) Seite 16

Kennzeichnung von Arbeitsmaschinen und Anhängern A 7.3 (1) Seite 26

Lage von Arbeitsstellen neben Fußgänger- oder Radverkehr B 2.3.1 (2) Seite 33

Leitbaken

schräge Schraffen A 3.4.3 (3) Seite 20

Leitmale A 4 (2) Seite 23

Mindestabstand A 11.1 (4) Seite 28

neben Arbeitsstellen im Schienenbereich B 2.5.1 (3) Seite 36

tatsächliche Breite A 2.5 (10) Seite 15

- Unfallrisiko durch Arbeitsstättenbeleuchtung A 10 (2) Seite 28
- Warnbake A 3.4.3 (13) Seite 20
- Warnkleidung A 9 (1) Seite 28
- Verkehrsbeschränkungen**  
Anordnung A 1.3.1 (9) Seite 9
- Verkehrsbetriebe**  
rechtzeitige Beteiligung A 11.2 (2) Seite 29  
vereinfachtes Verfahren A 1.3.1 (7) Seite 9
- Verkehrseinrichtung**  
Abdecken, Entfernen, ungültig machen A 1.4 (2) h) Seite 11  
Absperrschranke  
Sonderform Sperrpfosten A 3.4.2 (5) Seite 19  
Abstand Fahrbahnbegrenzung 0,25 m zur verkehrsseitigen Kante D 2.2.3 (1) Seite 44  
Adressat der Anordnung A 1.3.1 (10) Seite 9  
Anbringung A 1.3.1 (10) Seite 9  
anerkannte Gütebedingungen A 3.1 (3) Seite 18  
Angaben in der verkehrsrechtlichen Anordnung A 1.4 (1) Seite 10  
Anordnung soll schriftlich erfolgen A 1.3.1 (9) Seite 9  
Anwendung von sonstigen Maßnahmen im Bereich von Arbeitsstellen A 1.3.2 (2) Seite 9  
auf Arbeitsmaschine A 7.3 (2) Seite 26  
Beeinträchtigung durch Blendung A 10 (2) Seite 28  
Bereiche in denen vorübergehend gültige Markierungen vor Verkehrseinrichtungen angeordnet werden C 2.2.4 (2) Seite 40  
Bezugspunkt der Abstandsmaße A 11.1 (5) Seite 28  
Definition A 3.1 (1) Seite 18  
Definition Verkehrsbereich A 1.1 (10) Seite 7  
grundsätzlich keine Anordnung von vorübergehend gültigen Fahrbahnbegrenzungen vor Verkehrseinrichtungen auf Landstraßen C 2.2.4 (1) Seite 40  
Kennzeichnung von Einengungen A 2.4 (8) Seite 14  
Leitschwellen und Leitborde A 5 (1) Seite 24  
löst das Verbot des Befahrens der dahinter liegenden Straßenteile aus C 2.2.4 (1) Seite 40  
mangelnde Sichtbarkeit A 3.1 (3) Seite 18  
ordnungsgemäße Anbringung A 1.3.3 (5) Seite 10  
Reflexionsklasse A 10 (4) Seite 28  
Überprüfung A 1.6.3 (2) Seite 12  
Überwachung der Anordnung A 1.6.3 (3) Seite 12  
Unterstützung oder Ergänzung mit baulichen oder technischen Maßnahmen A 1.3.2 (1) Seite 9  
Verkehrskonzept A 1.5 (4) Seite 11  
Verkehrssicherungspflicht A 1.3.1 (8) Seite 9  
Verkehrszeichenplan  
Möglichkeit und Ort der Anbringung A 1.5 (1) Seite 11  
Verzicht auf Markierungen innerorts B 2.2.6 (1) Seite 32  
Vorrang vor allgemeinen Verkehrsregeln A 3.1 (2) Seite 18  
zeitlicher Aufwand D 2.4 (2) Seite 51
- Verkehrskonzept**  
Erarbeitung durch Straßenbaubehörde A 1.5 (4) Seite 11
- Verkehrslenkungsplan**  
Änderung der vorhandenen Verkehrszeichen A 1.4 (2) m) Seite 11
- verkehrsrechtliche Anordnung**  
Definition A 1.4 (1) Seite 10
- verkehrsschwache Zeiten**  
Arbeiten an verkehrsreichen Straßen A 1.2 (3) Seite 8
- Verkehrssicherungspflicht**  
Schutz von Verkehrsteilnehmern, parkenden Fahrzeugen und Warenauslagen A 8 Tabelle A-3 Fußnote 12) Seite 27  
Unternehmer  
unverzögliche Beseitigung von Gefahren A 1.3.3 (5) Seite 10
- Verkehrsteilnehmer**  
Beeinträchtigung durch Blendung A 10 (2) Seite 28  
Gebote und Verbote A 1.3.1 (1) Seite 8  
größtmögliche Sicherheit A 1.2 (9) Seite 8  
Grundsätze  
Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs A 1.3.3 (2) Seite 10  
Nutzungsinteresse A 1.3.3 (2) Seite 10  
rechtzeitige Ankündigung von Umleitungen A 11.2 (4) Seite 29  
Sichtbarkeit von Warnfahnen A 6 (4) Seite 24  
Stauhinweise D 2.2.2 (3) Seite 44  
straßenverkehrsrechtliche Anordnung A 1.3.1 (10) Seite 9  
uneingeschränkt nutzbarer Raum A 1.1 (10) Seite 7  
unerwartete Einengungen A 2.4 (8) Seite 14  
Unfallgefahren B 3.3 Seite 37  
Warnung durch Warnposten A 6 (2) Seite 24  
Wirkung der Beleuchtung in Nachtbaustellen Seite 28
- Verkehrsverbote**  
Anordnung A 1.3.1 (9) Seite 9
- Verkehrszeichen**  
Abdecken, Entfernen, ungültig machen A 1.4 (2) h) Seite 11  
Adressat der Anordnung A 1.3.1 (10) Seite 9  
anerkannte Gütebedingungen A 2.1 (2) Seite 13  
Angaben in der verkehrsrechtlichen Anordnung A 1.4 (1) Seite 10  
Anordnung im Einzelfall  
Aufstellentfernung B 2.1 Seite 31  
Anordnung mittels Verkehrsbeeinflussungsanlagen D 3 (3) Seite 51  
Anordnung soll schriftlich erfolgen A 1.3.1 (9) Seite 9  
Anordnung von Geboten und Verboten A 1.3.1 (1) Seite 8  
auf Arbeitsmaschine A 7.3 (2) Seite 26

Aufbringung auf Trägertafel zur besseren Wahrnehmbarkeit D 2.3.1 (6) Seite 47  
Aufhebung durch vorübergehend angeordnete Haltverbote A 2.5 (21) Seite 16  
Aufstellort A 2.3 (1) Seite 13  
Aufstellung  
    Ausnahmefall A 2.3 (7) Seite 14  
Beeinträchtigung durch Blendung A 10 (2) Seite 28  
beidseitige Aufstellung D 2.1 (4) Seite 43  
Berücksichtigung der örtlichen Gegebenheiten bei Festlegung der Anbringungsorte D 2.3.1 (7) Seite 47  
Bezugspunkt der Abstandsmaße A 11.1 (5) Seite 28  
Definition A 2.1 (1) Seite 13  
Gebote und Verbote  
    Unterstützung oder Ergänzung mit baulichen oder technischen Maßnahmen A 1.3.2 (1) Seite 9  
Grundsätze der Aufstellung A 2.1 (3) Seite 13  
Kennzeichnung von Sackgassen B 2.3.6 (1) Seite 33  
Lageplan Umleitungsstrecke (Umleitungsplan) A 1.4 (2) m) Seite 11  
Maße A 11.1 (5) Seite 28  
Materialien für Auskreuzung A 11.2 (5) Seite 29  
mehrfache Anbringung A 2.3 (2) Seite 13  
Mindestaufstellhöhe A 2.2 (1) Seite 13  
Mindestbreite Geh- und Radwege A 2.3 (6) Seite 14  
nicht innerhalb der Fahrbahn A 2.3 (5) Seite 13  
Notwendigkeit der Anordnung A 1.3.1 (7) Seite 9  
ordnungsgemäße Anbringung A 1.3.3 (5) Seite 10  
Reduzierung der Aufstellhöhe A 2.2 (2) Seite 13  
Reflexionsklasse A 10 (4) Seite 28  
reinigen B 3.1 (2) Seite 36  
Überprüfung A 1.6.3 (2) Seite 12  
Überwachung der Anordnung A 1.6.3 (3) Seite 12  
Verkehrskonzept A 1.5 (4) Seite 11  
Verkehrssicherungspflicht A 1.3.1 (8) Seite 9  
Verkehrszeichenplan  
    Möglichkeit und Ort der Anbringung A 1.5 (1) Seite 11  
vertikal  
    Aufhebung von der Anordnung entgegenstehenden Maßnahmen A 2.1 (4) Seite 13  
Vorwarnanzeiger A 3.5.2 (2) Seite 21  
zeitlicher Aufwand D 2.4 (2) Seite 51

### **Verkehrszeichenplan**

Bauunternehmer  
    Anordnung A 1.3.1 (9) Seite 9  
Erstellung A 1.5 (1) Seite 11  
Pläne in reiner Schriftform A 1.5 (5) Seite 11  
Regelplan dient erforderlichenfalls als Grundbaustein A 1.5 (3) Seite 11

### **Vermessungsarbeiten**

Anlass für Arbeiten A 1.1 (1) Seite 7

### **Verschwenkung**

Bezugspunkt für Entfernungsangaben C 2.1 (2) Seite 39

### **Verschwenkungsmaß**

mindestens 1 zu 10 C 2.2.3 (4) Seite 40

### **Verschwenkungstafel**

wechselseitige Einengung A 2.4 (12) Seite 15

### **Verstöße**

Benachrichtigung Straßenverkehrs- oder Straßenbaubehörde A 1.6.3 (5) Seite 12

### **Verziehungsmaß**

1 zu 3 am Ende von Einfädungsstreifen D 2.2.7 (1) Seite 47

1 zu 3 bei spitzwinkliger Querabspernung C 2.2.3 (3) Seite 40

Neigung zur Fahrbahnachse in der Regel 1 zu 20 D 2.2.4 (1) Seite 46

vorläufige Maßnahmen  
    Polizei A 1.6.3 (5) Seite 12

### **Vorrangregelung**

Fahrbahnverengung A 2.5 (2) Seite 15

keine Beschilderung an Engstellen C 2.3.3 (1) Seite 40

### **Vorschriftzeichen**

Anbringung  
    Reihenfolge der Verkehrszeichen A 2.3 (3) Seite 13

Definition A 2.1 (1) Seite 13

Kombination mehrerer Vorschriftzeichen A 2.3 (2) d) Seite 13

mehrfache Anbringung A 2.3 (2) c) Seite 13

örtliche Verhältnisse A 2.5 (1) Seite 15

Reduzierung der Aufstellhöhe A 2.2 (2) b) Seite 13

Trennung von Verkehrsströmen A 5 (9) Seite 24

### **vorübergehend gültige Fahrbahnbegrenzung**

Abstand zu dauerhaft angebrachtem FRS A 5 (4) Seite 24

### **vorübergehend gültige Fahrbahnmarkierung**

Aufhebung von vorhandenen weißen Fahrbahnmarkierungen A 2.6 (3) Seite 17

Ausführung gemäß RMS A 2.6 (1) Seite 16

Breite der Behelfsfahrbahn zugerechnet A 5 (10) Seite 24

Erforderlichkeit A 2.6 (2) Seite 17

### **Vorwarn tafeln mit lichttechnischem Informationsteil**

Fahrestreifenzuteilung im Wechselrichtungsbetrieb D 2.2.3 (11) Seite 46

## **W**

### **Warnbake**

Allgemeines A 3.4.1 (1) Seite 18

Einsatzort A 3.4.3 (11) Seite 20

einseitig fallende Schraffen A 3.4.3 (13) Seite 20

Verkehrszeichenbild A 3.4.3 (10) Seite 20

### **Warnposten**

in besonderen Ausnahmefällen zur Warnung vor Absperrtafeln C 3 (5) Seite 41

**Wechselbetrieb**

Prüfauftrag bei nur einem verbleibenden Fahrstreifen C 2.2.1 (2) Seite 39

**Wechselrichtungsbetrieb**

bei ungerader Anzahl von Behelfsfahrstreifen und ausgeprägten richtungsbezogenen Verkehrsspitzen D 2.2.3 (11) Seite 46

**Z****Zusatzzeichen**

in Kombination mit Zeichen 123 nur wenn Z 123 in größerer Entfernung angeordnet A 2.4 (2) Seite 14

mehrfache A 2.3 (2) b) Seite 13

**zuständige Behörde**

Aufstellung von Verkehrszeichen- und Umleitungsplänen anhand von Lageplänen A 1.5 (6) Seite 12

Benachrichtigung bei länger andauernden Maßnahmen durch Polizei A 1.6.3 (5) Seite 12

Inhalt der Anordnung bzgl. Lichtzeichenanlagen A 3.2 (4) Seite 18

vereinfachtes Verfahren A 1.3.1 (7) Seite 9



## **Erläuterung zur Systematik von Technischen Veröffentlichungen der FGSV**

### **R steht für Regelwerke:**

Solche Veröffentlichungen regeln entweder, wie technische Sachverhalte geplant oder realisiert werden müssen bzw. sollen (R 1), oder empfehlen, wie diese geplant oder realisiert werden sollten (R 2).

### **W steht für Wissensdokumente:**

Solche Veröffentlichungen zeigen den aktuellen Stand des Wissens auf und erläutern, wie ein technischer Sachverhalt zweckmäßigerweise behandelt werden kann oder schon erfolgreich behandelt worden ist.

Die Kategorie **R 1** bezeichnet Regelwerke der 1. Kategorie:

R 1-Veröffentlichungen umfassen Vertragsgrundlagen (ZTV – Zusätzliche Technische Vertragsbedingungen und Richtlinien, TL – Technische Lieferbedingungen und TP – Technische Prüfvorschriften) sowie Richtlinien. Sie sind stets innerhalb der FGSV abgestimmt. Sie haben, insbesondere wenn sie als Vertragsbestandteil vereinbart werden sollen, eine hohe Verbindlichkeit.

Die Kategorie **R 2** bezeichnet Regelwerke der 2. Kategorie:

R 2-Veröffentlichungen umfassen Merkblätter und Empfehlungen. Sie sind stets innerhalb der FGSV abgestimmt. Die FGSV empfiehlt ihre Anwendung als Stand der Technik.

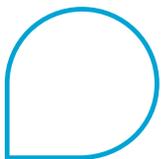
Die Kategorie **W 1** bezeichnet Wissensdokumente der 1. Kategorie:

W 1-Veröffentlichungen umfassen Hinweise. Sie sind stets innerhalb der FGSV, jedoch nicht mit Externen abgestimmt. Sie geben den aktuellen Stand des Wissens innerhalb der zuständigen FGSV-Gremien wieder.

Die Kategorie **W 2** bezeichnet Wissensdokumente der 2. Kategorie:

W 2-Veröffentlichungen umfassen Arbeitspapiere. Dabei kann es sich um Zwischenstände bei der Erarbeitung von weitergehenden Aktivitäten oder um Informations- und Arbeitshilfen handeln. Sie sind nicht innerhalb der FGSV abgestimmt; sie geben die Auffassung eines einzelnen FGSV-Gremiums wieder.

**FGSV 370**



**FGSV**  
DER VERLAG

Herstellung und Vertrieb:

**FGSV Verlag GmbH**

Wesselinger Str. 15-17 · 50999 Köln

Tel. 02236 3846-30

info@fgsv-verlag.de · [www.fgsv-verlag.de](http://www.fgsv-verlag.de)

**Dezember 2021**

**ISBN 978-3-86446-311-2**