

ASR A5.2 bei der Montage von Fahrzeug-Rückhaltesystemen

Maximilian Oppermann

ASR A5.2 kurz und knapp

Arbeitsschutz auf Baustellen betrifft zahlreiche Teilgebiete. Die ASR A5.2 beschäftigt sich mit der Sicherheit von Beschäftigten im Grenzbereich zum Straßenverkehr. Referenzbeispiel ist der Arbeiter am Asphaltfertiger.

ASR steht für Arbeitsstättenregelungen und die A5.2 gibt die technischen Regeln und Anforderungen an Arbeitsplätze und Verkehrswege auf Baustellen im Grenzbereich zum Straßenverkehr (Straßenbaustellen) wieder.

Die ASR A5.2 ist immer dann zu berücksichtigen, wenn der Fahrbahnverkehr an der Baustelle vorbei fahren darf und dies gilt sowohl beim Einrichten, Betreiben, Abbau und allen dazugehörigen Verkehrssicherungsarbeiten.

Sie regelt aber nicht die verkehrsrechtlichen Anforderungen, sondern nur den Arbeitsschutz.

Folgende Abstände sind hierbei zu berücksichtigen: der seitliche Sicherheitsabstand (S_Q), die Sicherheitsabstände in Längsrichtung (S_L) und die Mindestbreiten (B_M) für Arbeitsplätze und Verkehrswege.

Arbeitsplätze einrichten

Ein weiterer wichtiger Punkt der ASR A5.2 ist das Einrichten von Arbeitsplätzen.

Denn nur, wenn der erforderliche Platz für Arbeitsplätze, Verkehrswege, Sicherheitsabstände und Schutzmaßnahmen ermittelt ist, kann festgestellt werden, auf welchen Straßen mit welchen Verkehrssicherungsmaßnahmen noch gearbeitet werden kann z. B.:

- Arbeiten: Montage von Fahrzeug-Rückhaltesystemen
- Breiten: Fahrzeug, Stützen etc., Arbeitsplatz für die Mitarbeiter & Bedienung von Maschinen
- Verkehrsabsicherung: Leitkegel 30cm – 44cm breit, Bakenbreite Symbolbild 25cm, mit Rand ca. 30cm, mit Fußplatte min. 40cm
- Restfahrestreifenbreiten: 3,0m, im Ausnahmefall 2,85m
- Sicherheitsabstände: nach Straßentyp, Sicherungsfahrzeug und Geschwindigkeiten.

ASR A5.2 bei der Montage von Fahrzeug-Rückhaltesystemen

Bei der Montage von Fahrzeug-Rückhaltesystemen ist das Ermitteln der Breiten einer der wichtigsten Punkte, da die Mitarbeiter im Regelfall nicht direkt neben dem Verkehr arbeiten, sondern an der abgewandten Seite. Dies sorgt dafür, dass die Bereiche S_Q und B_M häufig gar nicht berücksichtigt werden müssen, da hier kein Mitarbeiter arbeitet.

Die notwendigen Breiten, um arbeiten zu können, sind dafür umso wichtiger und nicht zu unterschätzen.

Hierzu hat die Gütegemeinschaft Stahlschutzplanken e. V. eine eigene Handlungshilfe zur ASR A5.2 veröffentlicht, in der Arbeitshilfen zur Ermittlung der erforderlichen Arbeitsbreiten zur Verfügung gestellt werden. Mit diesen lassen sich schnell und einfach die Mindestfahrbahnbreiten ermitteln, bei denen das Arbeiten noch möglich ist.

Beispielwerte bei Arbeiten unter Regelplan CII/2

- Mindestrestfahrbahnbreite 3,00m (+/- etwaige Randstreifen)
- Breite des LKWs in der Regel 2,55m
- Breite der Außenspiegel und etwaiger Kranstützen z. B. Kranstütze einseitig 0,55m
- Breite der Verkehrssicherung bei Leitkegeln (Höhe 50cm) 0,30m
- Mindestbreite für einen Verkehrsweg (auf der dem Verkehr abgewandten Seite nach ASR A1.8 Verkehrswege) 0,5m
- Abzüglich Bankettbreiten / Grünstreifen bis zur Schutzeinrichtung -0,5m

$$3,00\text{m} + 2,55\text{m} + 0,55\text{m} + 0,30\text{m} + 0,5\text{m} - 0,5\text{m} + 0,25\text{m} = 6,65\text{m}$$

Beispielwerte bei Arbeiten auf Standstreifen

- Breite des LKWs in der Regel 2,55m
- Breite der Außenspiegel und etwaiger Kranstützen z. B. Kranstütze einseitig 0,55m
- Breite der Verkehrssicherung bei Leitkegeln (Höhe 75cm) 0,44m
- Mindestbreite für einen Verkehrsweg (auf der dem Verkehr abgewandten Seite nach ASR A1.8 Verkehrswege) 0,5m
- Abzüglich Bankettbreiten / Grünstreifen bis zur Schutzeinrichtung -0,5m

$2,55\text{m} + 0,55\text{m} + 0,44\text{m} + 0,5\text{m} - 0,5\text{m} =$ Mindestbreite des Standstreifens $3,54\text{m}$

Sind die vorhandenen Fahrbahn- oder Standstreifenbreiten nicht vorhanden, müssen diese anders abgesichert werden, und es sind auf Landstraßen Lichtzeichenanlagen oder Vollsperrungen aufzubauen und im Autobahnbereich weitere Fahrstreifen zu sperren.

Diese Werte sind natürlich bei jeder Arbeitsstelle neu zu ermitteln, da die Breiten von Randstreifen, Banketten und Grünstreifen unterschiedlich ausfallen können. Auch Kranstützen und die Breiten der Verkehrssicherungen können je nach eingesetztem Material und Fahrzeug stark schwanken.

Die Sicherheitsabstände in Längsrichtung (S_L) sind stets zu berücksichtigen, aber meistens kein großes Problem, da bei Sperrungen wie dem CI/5 (mit Lichtzeichenanlagen) oder Arbeiten auf Autobahnen das Baufeld verlängert werden kann.

Bei Arbeiten unter Regelplan CII/2 ist der (S_L) problematisch, da die Länge der Absicherung von 50m im Regelfall nicht überschritten werden darf. Diese wird von der fahrbaren Absperrtafel (Vz 616) bis zum letzten Leitkegel gemessen. Die Länge des Sicherungsfahrzeuges und der Sicherheitsabstand in Längsrichtung (S_L) sind bei den 50m mit einzurechnen und reduzieren das eigentliche Baufeld.

Beispielwerte bei Arbeiten unter Regelplan CII/2 in Längsrichtung

Beispiel 1:

- Sicherungsfahrzeug mit zGM $< 7,49\text{t}$ mit Vz 616 als Anhänger: 12m
 - S_L auf einbahnigen Landstraßen bei Fz mit zGM $< 7,49\text{t}$: 20m
 - Länge des Rückverschwenkungsbereichs nach CII/2: 4m
- $50\text{m} - 12\text{m} - 20\text{m} - 4\text{m} = 14\text{m}$

Beispiel 2:

- Sicherungsfahrzeug mit zGM $\geq 10\text{t}$ mit am Heck montiertem Vz 616: 10m
 - S_L auf einbahnigen Landstraßen bei Fz mit zGM $\geq 10\text{t}$: 10m
 - Länge des Rückverschwenkungsbereichs nach CII/2: 4m
- $50\text{m} - 10\text{m} - 10\text{m} - 4\text{m} = 26\text{m}$

Reichen die Längen nicht aus, um die Arbeiten durchzuführen, müssen diese anders abgesichert werden und es sind z. B. Lichtzeichenanlagen oder Vollsperrungen aufzubauen.

*Maximilian Oppermann
Büro für Verkehrstechnik*