

Handlungsempfehlung Baustellen LSA

Zur Beachtung: Die neue RSA 21 und weitere Vorschriften

Nachfolgend soll ein genereller Überblick über die einzuhaltenden Normen und Richtlinien für die Anordnung und Errichtung von Lichtsignalanlagen gegeben werden.

Als wichtigster Handlungsgrundsatz sollte das oberste Ziel der Verkehrssicherheit von null Verkehrstoten gewählt werden. Zwar ist dies offensichtlich ein theoretischer Wert, trotzdem sollten alle Möglichkeiten umgesetzt werden, um diesem so nah wie möglich zu kommen.

Aus diesem Grund gibt es eine Fülle von Richtlinien und Gesetzen, die sich diesem Ziel annehmen und versuchen auch die schwächsten Teilnehmer am Straßenverkehr bestmöglich zu schützen. Somit führt ein Verstoß gegen diese schlichtweg zu einer persönlichen Haftung und hohen Strafen, wenn nicht sogar Freiheitsstrafen, für jegliche entstehende Schäden, wofür ein simpler Zufall oder kleine Unachtsamkeit von Verkehrsteilnehmern genügt.

Deshalb soll diese Handlungsempfehlung, als erster Überblick, Richtlinien und Pflichten ordnen und überschaubarer machen, angefangen bei der Einhaltung der Straßenverkehrs-Ordnung über die überarbeitete Richtlinie für die verkehrsrechtliche Sicherung von Arbeitsstellen an Straßen (RSA 21) bis hin zum verpflichtenden Sicherheitszertifikat nach den Technische Lieferbedingungen für transportable Lichtsignalanlagen – Ausgabe 2022 (TL transportable LSA 22).

Die Grundlage für jegliche Anordnungen müssen korrekt erstellte verkehrstechnische Unterlagen sein, die von der Richtlinie für Lichtsignalanlagen (RiLSA) definiert werden. Ohne beispielsweise einen Signallageplan, beziehungsweise Verkehrszeichenplan, im Maßstab, kann keine Anordnung stattfinden, da nicht bewiesen werden kann, dass die erforderlichen Schutzzeiten (Zwischenzeiten) korrekt berechnet und die mobile Lichtsignalanlage auf die örtlichen Gegebenheiten zugeschnitten wurde.

Außerdem stellt die Überarbeitung der RSA alle Prozessbeteiligten, von der ausschreibenden Stelle über den Planer, die anordnende Behörde, sowie Hersteller bis hin zu den Ausführenden vor neue Herausforderungen. Sie soll für einen allgemein geregelten und auf dem aktuellen Stand der Technik basierenden Sicherheitsstandard sorgen, indem ausdrücklich implementiert wird, dass auch die Belange von Menschen mit Behinderung berücksichtigt werden müssen¹. Nun sind nicht nur Zusatzeinrichtungen für Blinde und sehbehinderte Menschen vorzusehen, sondern die gesamte Baustelle muss barrierefrei ausgeführt werden. Hierfür muss beispielsweise über geeignete Anrampungen oder auch genügend freie Fläche auf Gehwegen zur Fortbewegung mit Rollstuhl, Rollator oder Gehhilfe nachgedacht werden. Hier wird nicht zwischen Dorf und Großstadt unterschieden.

Weiter handelt es sich bei der Inbetriebnahme einer mobilen Lichtsignalanlage auf einer Baustelle rechtlich um eine Neu-Inbetriebnahme dieser Signalanlage. Durch die Möglichkeit der Veränderung des Einsatzortes dieser mobilen Lichtsignalanlage liegt eine dermaßen gravierende Änderung an der genannten Anlage vor, dass diese damit ihren Bestandsschutz verliert und entsprechend neu geprüft werden muss. Hierzu gehört insbesondere die Übereinstimmung mit den zu dem Zeitpunkt der Neu-Inbetriebnahme aktuell gültigen Normen und Vorschriften. So ist zum Beispiel die Überwachung der Gelblampen in manchen Fällen (RiLSA) oder die Ausstattung mit zusätzlichen KFZ-Signalgebern und Zusatzeinrichtungen für blinde Menschen und Menschen mit Sehbehinderung (RSA 21) unerlässlich. Ebenso ist nach Ablauf der Übergangsfrist der aktuellen DIN VDE 0832 nunmehr eindeutig, dass Signalanlagen der TL-Typklassen „A-C“ (Ampeln auf Rädern) nur noch für die Signalisierung von Engstellen mit Einbahnwechselverkehr eingesetzt werden dürfen und für Signalanlagen der TL-Typklasse „D“ zwingend ein Sicherheitszertifikat vorgelegt werden muss, das die Konformität mit der DIN VDE 0823 bzw. EN 50556 bestätigt.

¹ In der UN-Behindertenrechtskonvention (UN BRK), der Deutschland in 2009 beigetreten ist und die seither in ihrer Umsetzung verbindlich ist, wird maßgebend vorgeschrieben, dass Menschenrechte uneingeschränkt für alle Menschen gleichermaßen gelten! Aber auch schon vor der UN BRK, im Jahre 1994, hat das Grundgesetz diesen Gedanken in Artikel 3 aufgegriffen. Somit ist klargestellt, dass eine Benachteiligung von Menschen mit Behinderung längst nicht mehr zu tolerieren ist.

Abschließend muss ein Wartungsbuch geführt werden, welches die benötigten Unterlagen nach RiLSA enthält und mindestens fünf Jahre aufbewahrt werden muss. Generell gilt, dass die unten aufgeführten Schriften schon bei der Ausschreibung mitberücksichtigt sein sollten.

Es bedarf einem ausreichenden Kenntnisstand über diese Schriften, damit sie bei der fachgerechten Planung, beziehungsweise Überprüfung dieser Planung, und weiterhin der Einrichtung einer Baustelle, sowie gegebenenfalls der Neuerrichtung einer mobilen Lichtsignalanlage, Berücksichtigung finden und um die Wechselwirkungen zwischen diesen verstehen und umsetzen zu können. Ein großes Augenmerk sollte dabei auf die Interaktion zwischen der DIN VDE 0832 und der TL- Transportable Lichtsignalanlagen 22 gerichtet sein, da diese den einzusetzenden Signalanlagentyp festlegen.

Es sind zumindest diese Schriften im Zuge der Prüfung und Anordnung durch die jeweilige Behörde maßgeblich:

- Straßenverkehrs-Ordnung (StVO)
- Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung (VwV-StVO)
- DIN VDE 0832 Straßenverkehrs-Signalanlagen
- Technische Lieferbedingungen für transportable Lichtsignalanlagen (TL-Transportable Lichtsignalanlagen 22)
- Richtlinien für Lichtsignalanlagen (RiLSA)
- (DIN 32981) Einrichtungen für blinde und sehbehinderte Menschen an Straßenverkehrs-Signalanlagen (SVA)
- Richtlinie für die verkehrsrechtliche Sicherung von Arbeitsstellen an Straßen (RSA 21)

StVO & VwV-StVO	DIN VDE 0832	TL-Transportable LSA 22	RiLSA	RSA 21	DIN 32981
<p>Gesetzliche Grundlage mit dem obersten Ziel der Verkehrssicherheit. Sie beinhaltet grundsätzliche Anforderungen an Lichtsignalanlagen, sowie allgemeine Verwaltungsvorschriften zur Straßenverkehrs-Ordnung (StVO) und Legitimation der RSA 21</p>	<p>Detaillierte technische Anforderungen, gültig für fest und temporär installierte Steuergeräte für Straßenverkehrs-Signalanlagen und für transportable Steuergeräte für Straßenverkehrs-Signalanlagen (TL-Typklassen „D“), außer solchen, die nur für Engstellensignalisierung geeignet sind (TL-Typklassen „A bis C“).</p>	<p>Grundsätzliche technische Festlegungen für mobile Lichtsignalanlagen der TL-Typklassen „A bis C“, ausschließlich für Engstellensignalisierung (z.B. Kleinanlagen auf Rädern). Ebenso für die TL-Typklasse „D“ für kreuzende Verkehrsströme bzw. zur Abdeckung von temporären Signalen mit einer höheren Komplexität, bei der zwingend ein Sicherheitszertifikat vorgelegt werden muss, das die Konformität mit den geforderten Anforderungen bestätigt. Ansonsten ist die Lichtsignalanlage nicht nach Typ „D“ qualifiziert.</p>	<p>Detaillierte Verfahrensanweisung für den Entwurf, die Planung, die Berechnungen und die Steuerungsverfahren, sowie zur technischen Ausführung und Abnahme von Lichtsignalanlagen. Zudem muss eine Signalakte, sowie ein Wartungsbuch, für jede betriebene Lichtsignalanlage geführt und diese beiden für mindestens fünf Jahre aufbewahrt werden.</p>	<p>Grundsätzliche Anforderungen an die technische Ausrüstung, die Konfiguration und die Dokumentation mobiler Lichtsignalanlagen. In diesem Zusammenhang steht die unmissverständliche Vorgabe der barrierefreien Gestaltung und Ausstattung der Baustelle unter anderem mit Zusatzeinrichtungen für blinde Menschen und Menschen mit Sehbehinderung an signalisierten Fußgänger-Überwegen (akustische und taktile Signalgeber).</p>	<p>Detaillierte technische Anforderungen an Einrichtungen für blinde Menschen und Menschen mit Sehbehinderung an Straßenverkehrs-Signalanlagen.</p>