

Richtlinien für die verkehrsrechtliche Sicherung von Arbeitsstellen an Straßen

Darstellung der Veränderungen
zwischen RSA 95 und RSA 21


Inhalt

Teil A: Allgemeines	4	3.1.2 Leitbaken, Warnbaken	25
1 Grundbegriffe und Grundsätze	4	3.1.3 Leitkegel	26
1.1 Arbeitsstellen	4	3.1.4 Fahrbare Absperrtafeln	27
1.2 Planung der Arbeitsstellen	5	3.2 Warneinrichtungen	27
1.3 Verkehrsrechtliche Grundsätze und Zuständigkeiten	6	3.2.0 Allgemeines	27
1.3.1 Anordnung von Verkehrszeichen und -einrichtungen	6	3.2.1 Vorwarneinrichtungen	28
1.3.2 Sonstige Maßnahmen zur Arbeitstellersicherung	9	3.2.2 Warnleuchten	29
1.3.3 Weitere Rechtsgrundsätze	9	3.2.3 Warnfahnen	30
1.4 Inhalt der Anordnungen und Verkehrszeichenpläne	10	3.2.4 Warnbänder	30
1.5 Aufstellung von Verkehrszeichen und ähnlichen Plänen;	12	4 Leitmale	30
Nutzung der Regelpläne	12	5 Bauliche Leitelemente	31
1.6 Überprüfung und Überwachung durch Behörden	13	6 Warnposten	32
1.6.1 Überprüfung	13	7 Sicherheitskennzeichnung von Arbeits- und	33
1.6.2 Überwachung	13	Sicherungsfahrzeugen sowie Arbeitsstelleneinrichtungen	33
2 Verkehrszeichen	14	7.1 Arbeitsfahrzeuge, Sicherungsfahrzeuge	33
2.0 Allgemeines	14	7.2 Warnblinklicht	34
2.1 Aufstellhöhe von Schildern	14	7.3 Arbeitsmaschinen und Anhänger	34
2.2 Standort von Schildern	14	7.4 Besondere Arbeitsstellenbereiche und -einrichtungen	35
2.3 Gefahrzeichen	15	8 Warnkleidung	36
2.4 Vorschriftzeichen	17	9 Beleuchtung der Arbeitsstellen	36
2.5 Beleuchtung von Verkehrsschildern	20	10 Verkehrsführung und -regelung	37
2.6 Vorübergehende Markierungen	21	10.0 Allgemeines	37
3 Verkehrseinrichtungen	22	10.1 Umleitungen	38
3.0 Allgemeines	22	Teil B Innerörtliche Straßen	38
3.3 Lichtsignalanlagen (Lichtzeichenanlagen)	22	2 Arbeitsstellen von längerer Dauer	38
3.1 Absperrgeräte	24	2.1 Aufstell-Entfernungen von Verkehrsschildern	39
3.1.0 Allgemeines	24	2.2 Verkehrsführung im Fahrbahnbereich	39
3.1.1 Absperrschranken	24	2.2.0 Allgemeines	39
		2.2.1 Fahrstreifenbreiten	39
		2.2.2 Vollsperrung	40
		2.2.3 Teilspernung	40
		2.2.4 Längsabspernung	41

2.3 Verkehrsregelung im Fahrbahnbereich	41
2.3.1 Regelpläne	41
2.3.2 Höchstgeschwindigkeiten	42
2.3.3 Vorrangregelung an Engstellen	42
2.3.4 Umleitung	43
2.3.5 Sackgasse	43
2.4 Arbeitsstellen auf Geh- und Radwegen	43
2.4.0 Allgemeines	43
2.4.1 Mindestbreiten	44
2.4.2 Gemeinsamer Geh- und Radweg	45
2.4.3 Querabspernung, Längsabspernung	45
2.4.4 Fußgänger-/Radfahrer-Notwege	45
2.5 Arbeitsstellen im Bereich von Schienenbahnen	46
2.5.0 Allgemeines	46
2.5.1 Querabspernung	46
2.5.2 Längsabspernung	47
2.5.3 Sicherung des Personals	47
3 Arbeitsstellen von kürzerer Dauer	47
3.0 Allgemeines	47
3.1 Arbeitsstellen im Bereich der Fahrbahn	48
3.2 Arbeitsstellen im Bereich von Geh- und Radwegen	48
3.3 Arbeiten im Bereich von Schienenbahnen	48
3.4 Vermessungsarbeiten	49
Teil C Landstraßen	49
1 Allgemeines	49
2 Arbeitsstellen von längerer Dauer	49
2.1 Aufstell-Entfernungen von Verkehrsschildern	49
2.2 Verkehrsführung	49
2.2.0 Allgemeines	49
2.2.1 Fahrstreifenbreiten	50
2.2.2 Absperrungen	50
2.3 Verkehrsregelung	51

2.3.1 Regelpläne	51
2.3.2 Höchstgeschwindigkeiten	51
2.3.3 Vorrangregelung in Engstellen	52
3 Arbeitsstellen von kürzerer Dauer	52
Teil D Autobahnen	54
1 Allgemeines	54
2 Arbeitsstellen von längerer Dauer	54
2.1 Aufstell-Entfernungen von Verkehrsschildern	54
2.2 Beleuchtung	54
2.3 Verkehrsführung	54
2.3.0 Allgemeines	54
2.3.1 Zahl der Fahrstreifen	55
2.3.2 Breite von Behelfsfahrstreifen und -trennstreifen	55
2.3.3 Teilspernung	58
2.3.4 Längsabspernung	58
2.3.5 Fahrtrichtungs- und Anschlußstellenspernungen	59
2.3.6 Einfahrten im Bereich von Behelfsverkehrsführungen	60
2.3.7 Einrichtung von Nothaltebuchten	60
2.4 Verkehrsregelung	61
2.4.1 Regelpläne	61
2.4.2 Höchstgeschwindigkeiten	62
2.4.3 Nebenanlagen und Nebenbetriebe	63
3 Arbeitsstellen von kürzerer Dauer	64

RSA 95	RSA 2021	Darstellung der Veränderungen zwischen RSA 95 und RSA 21 durch Textvergleich	Erläuternder Kommentar sowie Hinweise zur Auslegung der Änderungen von RSA 1995 zu RSA 2021
			Ergeben sich keine wesentlichen inhaltlichen oder nur redaktionelle Änderungen, so bleibt diese Spalte leer. Zur besseren Lesbarkeit alternieren die Farben rot gelb und grün, Bilder und Tabellen sind violett gefärbt
0 Vorbemerkung Die im Text kursiv gedruckten Absätze sind Hinweise, die jedoch nicht Bestandteil verkehrsrechtlicher Anordnungen werden können.	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. Neben dem Arbeitskreis „Sicherung von Arbeitsstellen“ waren folgende Personen an der Erarbeitung des Regelwerks 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 RBDiR. Dipl.-Ing. Alfred Overberg †, Gelsenkirchen. Zeichen oder Vorschriften der StVO werden ohne den Zusatz „StVO“ benannt. Andere Vorschriften werden ausdrücklich benannt. <i>Die im Text kursiv gedruckten Absätze sind Vorgaben oder Hinweise, die jedoch nicht Bestandteil verkehrsrechtlicher Anordnungen werden können.</i> Aus Gründen der besseren Lesbarkeit wird bei geschlechtsspezifischen Begriffen jeweils nur eine Form verwendet, in der Regel die männliche. Diese Begriffe schließen die jeweils anderen geschlechtsspezifischen Formen wertfrei mit ein.	Die im Text kursiv gedruckten Absätze sind Vorgaben oder Hinweise, die jedoch nicht Bestandteil verkehrsrechtlicher Anordnungen werden können.	Die Vorbemerkung wurde komplett neu gefasst, im alten vorhandenen Text das Wort Vorgaben ergänzt.
1 Grundbegriffe und Grundsätze	1 Grundbegriffe und Grundsätze	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).	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).	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	1.1 Arbeitsstellen	1.1 Arbeitsstellen	
(1) Als Arbeitsstellen an Straßen werden solche Stellen bezeichnet, bei denen Verkehrsflächen vorübergehend für Arbeiten abgesperrt werden. 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.	(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).	(1) Als Arbeitsstellen an Straßen werden solche Stellen bezeichnet, bei denen <u>öffentliche oder tatsächlich-öffentliche</u> Verkehrsflächen vorübergehend für Arbeiten abgesperrt werden. <u>Anlaß und solche Stellen, die außerhalb des öffentlichen Verkehrsraums liegen, von denen aber Auswirkungen auf den Verkehr ausgehen.</u> 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. <u>(Rn. 2 VwV-StVO zu § 1).</u>	
(2) Sicherungsmaßnahmen an Arbeitsstellen dienen dem Schutz der Verkehrsteilnehmer (Verkehrsbereich) und der Arbeitskräfte sowie der Geräte und Maschinen in der Arbeitsstelle (Arbeitsbereich).	(2) Die verkehrsrechtlichen Sicherungsmaßnahmen an Arbeitsstellen dienen der sicheren Führung des Verkehrs im Bereich von Arbeitsstellen.	(2) Die verkehrsrechtlichen Sicherungsmaßnahmen an Arbeitsstellen dienen dem Schutz der Verkehrsteilnehmer (Verkehrsbereich) und der sicheren Führung des Verkehrs im Bereich von Arbeitsstellen.	Änderung der Ziele von Sicherungsmaßnahmen
	(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.	(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.	Neuer Absatz 3 eingefügt, ersetzt alten Absatz 7
(3) Bezüglich der Gestaltung der Sicherungsmaßnahmen werden unterschieden a) Arbeitsstellen von längerer Dauer und b) Arbeitsstellen von kürzerer Dauer.	(4) Bezüglich der Gestaltung der Sicherungsmaßnahmen werden unterschieden: a) Arbeitsstellen von längerer Dauer, b) Arbeitsstellen von längerer Dauer unter besonderen Bedingungen (siehe Teil D, Abschnitt 2.4), c) Arbeitsstellen von kürzerer Dauer (in der Regel einrichtbar sowohl bei Tage als auch bei Nacht – erforderlichenfalls mit gesonderten Regelplänen oder zusätzlichen Maßnahmen bei Dunkelheit).	(4) Bezüglich der Gestaltung der Sicherungsmaßnahmen werden unterschieden: a) Arbeitsstellen von längerer Dauer und b) Arbeitsstellen von längerer Dauer unter besonderen Bedingungen (siehe Teil D, Abschnitt 2.4). c) Arbeitsstellen von kürzerer Dauer. (in der Regel einrichtbar sowohl bei Tage als auch bei Nacht – erforderlichenfalls mit gesonderten Regelplänen oder zusätzlichen Maßnahmen bei Dunkelheit).	Neu: b) AID unter besonderen Bedingungen
(4) Arbeitsstellen von längerer Dauer im Sinne dieser Richtlinien sind in der Regel alle Arbeitsstellen, die mindestens einen Kalendertag durchgehend und ortsfest aufrechterhalten werden.	(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.	(4) Arbeitsstellen von längerer Dauer im Sinne dieser Richtlinien sind in der Regel alle Arbeitsstellen, die mindestens einen Kalendertag mehr als 24 Stunden durchgehend und ortsfest aufrechterhalten werden.	>24 Stunden AID
(5) Arbeitsstellen von kürzerer Dauer im Sinne dieser Richtlinien sind alle Arbeitsstellen, die nur über eine begrenzte Stundenzahl, in der Regel während der Tageshelligkeit eines Kalendertages, bestehen,...	(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.	(6) Arbeitsstellen von kürzerer Dauer im Sinne dieser Richtlinien sind alle Arbeitsstellen, die nur über eine begrenzte Stundenzahl, in der Regel nicht länger als 24 Stunden bestehen. Maßgeblich ist dabei, wie lange die arbeitsstellenbedingte Verkehrsführung besteht.	<24 Stunden AID

<p>(5) ...auch wenn die Arbeiten an den folgenden Tagen fortgesetzt werden. Hierunter fallen a) Arbeitsstellen, die kurzzeitig stationär eingerichtet sind (z. B. für Unterhaltungsarbeiten, Reparaturen an Schutzplanken, Beschilderungsarbeiten, Arbeiten an Ver- und Entsorgungseinrichtungen), soweit sie nicht aufgrund der Verkehrssituation wie Arbeitsstellen von längerer Dauer behandelt werden müssen [kurzzeitig stationäre Arbeitsstellen], b) Arbeitsstellen, die sich in der Regel in der Verkehrsrichtung kontinuierlich fortbewegen (z. B. für Reinigungsarbeiten, Markierungsarbeiten, Grasschnitt) [bewegliche Arbeitsstellen], c) Vermessungsarbeiten; als solche gelten 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.</p>	<p>(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, 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.</p>	<p><u>(7) Tagesbaustellen im Sinne dieser Richtlinien sind alle Arbeitsstellen von kürzerer Dauer, die während der Tageshelligkeit eines Kalendertages bestehen, auch wenn die Arbeiten an den folgenden Tagen fortgesetzt werden bestehen.</u> Hierunter fallen a) Arbeitsstellen, die kurzzeitig stationär eingerichtet sind (z. B. für Unterhaltungsarbeiten, Reparaturen an <u>Schutzplanken, Fahrzeug-Rückhaltesystemen</u>, Beschilderungsarbeiten, Arbeiten an Ver- und Entsorgungseinrichtungen), soweit sie nicht aufgrund der Verkehrssituation wie Arbeitsstellen von längerer Dauer behandelt werden müssen <u>f. diese werden als kurzzeitig stationäre Arbeitsstellen bezeichnet.</u> b) Arbeitsstellen, die sich in der Regel in der Verkehrsrichtung kontinuierlich fortbewegen (z. B. für Reinigungsarbeiten, Markierungsarbeiten, Grasschnitt) <u>f. diese werden als bewegliche Arbeitsstellen bezeichnet.</u> c) Vermessungsarbeiten <u>als solche gelten</u> 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.</p>	<p>Korrekturen und Klarstellung der Definition von AkD</p>
	<p>(8) Nachtbaustellen im Sinne dieser Richtlinien sind alle Arbeitsstellen von kürzerer Dauer, die während der Dunkelheit betrieben werden.</p>	<p><u>(8) Nachtbaustellen im Sinne dieser Richtlinien sind alle Arbeitsstellen von kürzerer Dauer, die während der Dunkelheit betrieben werden.</u></p>	<p>Nachtbaustellen neu</p>
<p>(7) Die einschlägigen Schutz- und Sicherheitsvorschriften, z. B. der Berufsgenossenschaften, sind nicht Gegenstand dieser Richtlinien.</p>			<p>Grundsatz jetzt Absatz 3</p>
<p>(6) Straßenbauarbeiten sind Bauarbeiten auf und im Straßenkörper sowie an Bauwerken im Zuge von Straßen einschließlich Unterhaltungsmaßnahmen.</p>	<p>(9) Straßenbauarbeiten sind Bauarbeiten am und im Straßenkörper sowie an Bauwerken im Zuge von Straßen einschließlich Unterhaltungsmaßnahmen.</p>	<p>(9) Straßenbauarbeiten sind Bauarbeiten auf und im Straßenkörper sowie an Bauwerken im Zuge von Straßen einschließlich Unterhaltungsmaßnahmen.</p>	<p>Alter Absatz 6 wird Absatz 9 neu</p>
	<p>(10) Der Verkehrsbereich endet auf der Arbeitsstellenseite 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 Zuständigkeit der für die Anordnung nach § 45 zuständigen Behörde; er bezeichnet nicht den für die Verkehrsteilnehmer uneingeschränkt nutzbaren Raum.</p>	<p><u>(7) Die einschlägigen Schutz- und Sicherheitsvorschriften, z. B. der Berufsgenossenschaften, sind nicht Gegenstand dieser Richtlinien. (10) Der Verkehrsbereich endet auf der Arbeitsstellenseite 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 Zuständigkeit der für die Anordnung nach § 45 zuständigen Behörde; er bezeichnet nicht den für die Verkehrsteilnehmer uneingeschränkt nutzbaren Raum.</u></p>	<p>Neu: Definition Verkehrsbereich</p>
 <p>Bild A-1: Abgrenzung des Verkehrsbereichs</p>			<p>Bild A-1</p>
<p>(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.</p>	<p>(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.</p>	<p><u>(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.</u></p>	<p>Neu: Definition Arbeitsbereich</p>
<p>(12) Für Vermessungsarbeiten im Fahrbahnbereich ist grundsätzlich eine verkehrsrechtliche Anordnung erforderlich. Nur im Geh- und Radwegbereich ist diese grundsätzlich entbehrlich.</p>	<p>(12) Für Vermessungsarbeiten im Fahrbahnbereich ist grundsätzlich eine verkehrsrechtliche Anordnung erforderlich. Nur im Geh- und Radwegbereich ist diese grundsätzlich entbehrlich.</p>	<p><u>(12) Für Vermessungsarbeiten im Fahrbahnbereich ist grundsätzlich eine verkehrsrechtliche Anordnung erforderlich. Nur im Geh- und Radwegbereich ist diese grundsätzlich entbehrlich.</u></p>	<p>Neu: Festlegungen zur Anordnungspflicht bei Vermessungsarbeiten</p>
<p>(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.</p>	<p>(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.</p>	<p><u>(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.</u></p>	<p>Neu: Rücksichtnahme auf Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs bei Vermessungsarbeiten</p>
<p>1.2 Planung der Arbeitsstellen</p>	<p>1.2 Planung der Arbeitsstellen</p>	<p>1.2 Planung der Arbeitsstellen</p>	
<p>(1) Arbeitsstellen sind so zu planen, daß ihre Dauer und räumliche Ausdehnung die Verkehrsabwicklung möglichst wenig erschweren...</p>	<p>(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.</p>	<p>(1) Arbeitsstellen sind so zu planen, daß dass ihre Dauer und räumliche Ausdehnung die Verkehrsabwicklung möglichst wenig erschweren. <u>Die anordnende Behörde hat zu prüfen ob die eingereichten Unterlagen diesen Anforderungen genügen.</u></p>	

...Entfallen vorübergehend Gründe für die Maßnahmen oder lassen die Umstände zeitweise Erleichterungen zu, dann sind die Maßnahmen für diese Zeit aufzuheben bzw. einzuschränken. Insbesondere sollen zur Verbesserung der Akzeptanz von Beschränkungen oder Verböten, die nur während der Arbeitszeit (z. B. zum Schutz der im Arbeitsbereich Tätigen) erforderlich sind, entsprechende Maßnahmen in der arbeitsfreien Zeit aufgehoben werden.	(2) Entfallen vorübergehend Gründe für die Maßnahmen oder lassen die Umstände zeitweise Erleichterungen zu, dann sind die Maßnahmen für diese Zeit aufzuheben bzw. abzumildern.	(2) Entfallen vorübergehend Gründe für die Maßnahmen oder lassen die Umstände zeitweise Erleichterungen zu, dann sind die Maßnahmen für diese Zeit aufzuheben bzw. einzuschränken. Insbesondere sollen zur Verbesserung der Akzeptanz von Beschränkungen oder Verböten, die nur während der Arbeitszeit (z. B. zum Schutz der im Arbeitsbereich Tätigen) erforderlich sind, entsprechende Maßnahmen in der arbeitsfreien Zeit aufgehoben werden abzumildern.	Auftrennung des alten Absatzes eins in zwei Absätze und Anpassung an die Rechtslage
(2) Arbeiten an verkehrsreichen Straßen sollen nach Möglichkeit in verkehrsschwachen Zeiten ausgeführt werden. Bei Arbeitsstellen von längerer Dauer ist dabei zu prüfen, ob Zeiten mit starkem Reiseverkehr für die Ausführung der Arbeiten günstig sind. Bei der Planung kurzfristiger Arbeiten sind die Spitzen des Berufs- und Ausflugsverkehrs zu beachten.	(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.	(3) Arbeiten an verkehrsreichen Straßen sollen nach Möglichkeit in verkehrsschwachen Zeiten ausgeführt werden. Bei Arbeitsstellen 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.	Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs werden gestärkt
(3) Für die Bundesautobahnen wird die koordinierte Baubetriebsplanung länderübergreifend vom Bundesministerium für Verkehr durchgeführt (Richtlinien für die Planung und Durchführung von Bauarbeiten an Betriebsstrecken von Bundesautobahnen).		(3) Für die Bundesautobahnen wird die koordinierte Baubetriebsplanung länderübergreifend vom Bundesministerium für Verkehr durchgeführt (Richtlinien für die Planung und Durchführung von Bauarbeiten an Betriebsstrecken von Bundesautobahnen).	gestrichen
(4) Bereits bei der Planung von zeitlich und/oder räumlich größeren Arbeitsstellen sind die Straßenverkehrsbehörde sowie die Polizei zu beteiligen. Soweit in Städten besondere Stellen zur Koordinierung solcher Arbeiten eingerichtet sind, sind diese zu beteiligen.	(4) Bereits bei der Planung von zeitlich und/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.	(4) Bereits bei der Planung von zeitlich und/oder räumlich größeren Arbeitsstellen sind die Straßenverkehrsbehörde sowie die Polizei, Feuerwehr sowie Betreiber von betroffenen Linienverkehren des ÖPNV zu beteiligen. Soweit in Städten besondere Stellen zur Koordinierung solcher Arbeiten eingerichtet sind, sind diese zu beteiligen.	Beteiligung weiterer Stellen bei der Planung
(5) Bei räumlich längeren Arbeitsstellen ist darauf zu achten, daß – entsprechend dem Baufortschritt – die für den Verkehr wirksame Baustellenlänge und -breite möglichst gering gehalten werden.	(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.	(5) Bei räumlich längeren Arbeitsstellen ist darauf zu achten, daß – entsprechend dem Baufortschritt – die für den Verkehr wirksame Baustellenlänge, Arbeitsstellenlänge und -breite möglichst geringgehalten und regelmäßig dem für die Arbeiten notwendigen Raum angepasst werden.	
(6) Bei Dunkelheit dürfen Arbeitsstellen von kürzerer Dauer in der Regel nur dann eingerichtet werden, a) wenn es zur Erhaltung oder Wiederherstellung der Verkehrssicherheit unbedingt erforderlich ist (Notmaßnahmen), oder b) wenn auf verkehrsschwache Zeiten ausgewichen werden muß; hierzu können auch Arbeiten im Gleisbereich von Schienenbahnen zählen.		(6) Bei Dunkelheit dürfen Arbeitsstellen von kürzerer Dauer in der Regel nur dann eingerichtet werden, a) wenn es zur Erhaltung oder Wiederherstellung der Verkehrssicherheit unbedingt erforderlich ist (Notmaßnahmen), oder b) wenn auf verkehrsschwache Zeiten ausgewichen werden muß; hierzu können auch Arbeiten im Gleisbereich von Schienenbahnen zählen.	gestrichen
(7) Hinsichtlich ggf. erforderlicher Umleitungen wird auf die Ausführungen in A.10.1 verwiesen.	(6) Hinsichtlich gegebenenfalls erforderlicher Umleitungen wird auf die Ausführungen im Abschnitt 11.2 verwiesen.	(7) Hinsichtlich ggf. gegebenenfalls erforderlicher Umleitungen wird auf die Ausführungen in A.10.1 im Abschnitt 11.2 verwiesen.	
(8) Eine frühzeitige Information der Öffentlichkeit über absehbare Verkehrsbeeinträchtigungen und mögliche Umleitungs- und Ausweichstrecken sollte in geeigneter Weise erfolgen.	(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) Eine frühzeitige, rechtzeitige Information der Öffentlichkeit, in besonderen Fällen auch behinderter Menschen, über absehbare Verkehrsbeeinträchtigungen und mögliche Umleitungs- und Ausweichstrecken sollte in geeigneter Weise erfolgen.	BGG bei der Öffentlichkeitsinformation
	(8) Es ist zu prüfen, inwieweit die Arbeiten zum Auf- und Abbau von Behelfsverkehrsführungen einer eigenen verkehrsrechtlichen Absicherung bedürfen.	(8) Es ist zu prüfen, inwieweit die Arbeiten zum Auf- und Abbau von Behelfsverkehrsführungen einer eigenen verkehrsrechtlichen Absicherung bedürfen.	Neu: Anordnungspflicht für Auf- und Abbau von Behelfsverkehrsführung prüfen
	(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).	(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).	Neu: Hinweis auf Aufgaben des Bauherrn in Bezug auf den Arbeitsschutz zur Koordinierung von Arbeitsschutz und Sicherheit sowie Leichtigkeit des Verkehrs
1.3 Verkehrsrechtliche Grundsätze und Zuständigkeiten	1.3 Verkehrsrechtliche Grundsätze und Zuständigkeiten	1.3 Verkehrsrechtliche Grundsätze und Zuständigkeiten	
1.3.1 Anordnung von Verkehrszeichen und -einrichtungen	1.3.1 Anordnung von Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen	1.3.1 Anordnung von Verkehrszeichen und -einrichtungen <u>Verkehrseinrichtungen</u>	
(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 Straßenverkehrs-Ordnung (§ 45 Abs. 1 und 2 StVO). Hierbei sind alle Gebote und Verbote für die Verkehrsteilnehmer durch Verkehrszeichen und -einrichtungen nach der StVO anzuordnen (§ 45 Abs. 2 Satz 4 StVO). Die Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung (VwV-StVO) sowie diese Richtlinien sind zu beachten (Ziffer 1 VwV-StVO zu § 43 Abs. 3 Nr. 2).	(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 Abs. 1 und 2). Hierbei sind alle Gebote und Verbote für die Verkehrsteilnehmer durch Verkehrszeichen und -einrichtungen nach der StVO anzuordnen (§ 45 Abs. 2 Satz 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).	(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 Straßenverkehrs-Ordnung StVO (§ 45 Abs. 1 und 2 StVO). Hierbei sind alle Gebote und Verbote für die Verkehrsteilnehmer durch Verkehrszeichen und -einrichtungen nach der StVO anzuordnen (§ 45 Abs. 2 Satz 4 StVO). Die Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung (VwV-StVO) sowie diese Richtlinien sind zu beachten (Ziffer 1 VwV-StVO zu § 43 und Rn. 1 VwV-StVO zu § 40, Zeichen 123).	Anpassung an geänderte Vorschriften

<p>(2) Nach § 45 Abs. 2 Satz 1 StVO können die Straßenbaubehörden zur Durchführung von Straßenbauarbeiten Verkehrsverbote und -beschränkungen anordnen, den Verkehr umleiten und ihn durch Markierungen und Leiteinrichtungen lenken. Die Straßenbaubehörde wird im Regelfall von dieser Möglichkeit Gebrauch machen. Ihre Anordnungen stehen jedoch unter dem Vorbehalt, daß die Straßenverkehrsbehörde sie durch eigene Anordnungen ergänzen oder ersetzen kann.</p>	<p>(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.</p>	<p>(2) Nach § 45 Abs. 2 Satz 1 StVO können die Straßenbaubehörden zur Durchführung von Straßenbauarbeiten Verkehrsverbote und -beschränkungen anordnen, den Verkehr umleiten und ihn durch Markierungen und Leiteinrichtungen lenken. Die Straßenbaubehörde wird im Regelfall von dieser Möglichkeit Gebrauch machen. Ihre Anordnungen stehen jedoch unter dem Vorbehalt, daß die ist vorbehaltlich anderer Maßnahmen der Straßenverkehrsbehörde sie durch eigene Anordnungen ergänzen oder ersetzen kann.</p>	<p>Straffung der Verfahrensvorschriften</p>
<p>(3) Die Straßenverkehrsbehörde muß bei allen Straßenbauarbeiten im öffentlichen Straßenraum rechtzeitig – im Regelfall mindestens 2 Wochen vor Beginn der Bauarbeiten – von der Straßenbaubehörde über deren Umfang und verkehrliche Auswirkungen sowie über die angeordneten verkehrlichen Maßnahmen unterrichtet werden.</p>	<p>(3) Die Straßenverkehrsbehörde muß bei 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.</p>	<p>(3) Die Straßenverkehrsbehörde muß 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 – von der Straßenbaubehörde die Straßenverkehrsbehörde über deren Umfang und verkehrliche Auswirkungen sowie über die angeordneten verkehrlichen Maßnahmen unterrichtet werden.</p>	<p>Geändert und verschoben in neuen Absatz 3</p>
<p>(4) Die vorherige Abstimmung mit der Straßenverkehrsbehörde sollte nach Möglichkeit 4 Wochen vorher erfolgen a) bei Arbeitsstellen von mehr als 3 Monaten Dauer, b) bei Arbeitsstellen, die die Fahrbahn verkehrsbeeinträchtigend einengen, auf Vorfahrtstraßen und Umleitungsstrecken oder c) bei Arbeitsstellen, bei denen der gesamte Verkehr oder auch nur ein Teil des Verkehrs umgeleitet werden muß.</p>	<p>(4) Die vorherige Abstimmung mit der Straßenverkehrsbehörde sollte nach Möglichkeit 4 Wochen vorher erfolgen a) bei Arbeitsstellen von mehr als 3 Monaten Dauer, b) bei Arbeitsstellen, die die Fahrbahn verkehrsbeeinträchtigend einengen, auf Vorfahrtstraßen und Umleitungsstrecken oder c) bei Arbeitsstellen, bei denen der gesamte Verkehr oder auch nur ein Teil des Verkehrs umgeleitet werden muß.</p>	<p>(4) Die vorherige Abstimmung mit der Straßenverkehrsbehörde sollte nach Möglichkeit 4 Wochen vorher erfolgen a) bei Arbeitsstellen von mehr als 3 Monaten Dauer, b) bei Arbeitsstellen, die die Fahrbahn verkehrsbeeinträchtigend einengen, auf Vorfahrtstraßen und Umleitungsstrecken oder c) bei Arbeitsstellen, bei denen der gesamte Verkehr oder auch nur ein Teil des Verkehrs umgeleitet werden muß.</p>	<p>Geändert und verschoben in neuen Absatz 3</p>
<p>(5) Die Straßenverkehrsbehörde hat dann die Polizei rechtzeitig zu informieren. Trifft die Straßenverkehrsbehörde keine anderen Maßnahmen, so gelten die Anordnungen der Straßenbaubehörde. Will die Straßenverkehrsbehörde dagegen die vorgesehenen Maßnahmen abändern oder aufheben, so hat sie zuvor die Straßenbaubehörde und die Polizei anzuhören.</p>	<p>(5) Die Straßenverkehrsbehörde hat dann die Polizei rechtzeitig zu informieren. Trifft die Straßenverkehrsbehörde keine anderen Maßnahmen, so gelten die Anordnungen der Straßenbaubehörde. Will die Straßenverkehrsbehörde dagegen die vorgesehenen Maßnahmen abändern oder aufheben, so hat sie zuvor die Straßenbaubehörde und die Polizei anzuhören.</p>	<p>(5) Die Straßenverkehrsbehörde hat dann die Polizei rechtzeitig zu informieren. Trifft die Straßenverkehrsbehörde keine anderen Maßnahmen, so gelten die Anordnungen der Straßenbaubehörde. Will die Straßenverkehrsbehörde dagegen die von den vorgesehenen Maßnahmen ebendem oder zu unterrichten. Will sie von ihrem Vorbehalt Gebrauch machen und vorgesehene Maßnahmen aufheben oder ändern, so hat sie zuvor die das nur nach Anhörung von Polizei und Straßenbaubehörde tun. Straßenverkehrsbehörde und Straßenbaubehörde und die Polizei anzuhören können vereinbaren, dass die Unterrichtung der Polizei von der Straßenbaubehörde übernommen wird.</p>	<p>gestrichen</p>
<p>(6) Eine ausdrückliche Zustimmung der Straßenverkehrsbehörde ist gemäß § 45 Abs. 7 StVO dann einzuholen, wenn die Fahrbahn auf als Vorfahrtstraßen oder als Verkehrsumleitungen gekennzeichneten Straßen eingeengt wird. Der Straßenverkehrsbehörde ist dazu ein Antrag vorzulegen, der Angaben über Ausmaß und voraussichtliche Auswirkungen der Baumaßnahme enthält. Die straßenverkehrsbehördliche Zustimmung gilt dann als erteilt, wenn sich die Straßenverkehrsbehörde nicht innerhalb einer Woche nach Eingang des Antrages zu der Maßnahme äußert. Ausgenommen vom Zustimmungsvorbehalt sind die laufende Straßenunterhaltung und Notmaßnahmen.</p>	<p>(6) Eine ausdrückliche Zustimmung der Straßenverkehrsbehörde ist gemäß § 45 Abs. 7 StVO dann einzuholen, wenn die Fahrbahn auf als Vorfahrtstraßen oder als Verkehrsumleitungen gekennzeichneten Straßen eingeengt wird. Der Straßenverkehrsbehörde ist dazu ein Antrag vorzulegen, der Angaben über Ausmaß und voraussichtliche Auswirkungen der Baumaßnahme enthält. Die straßenverkehrsbehördliche Zustimmung gilt dann als erteilt, wenn sich die Straßenverkehrsbehörde nicht innerhalb einer Woche nach Eingang des Antrages zu der Maßnahme äußert. Ausgenommen vom Zustimmungsvorbehalt sind die laufende Straßenunterhaltung und Notmaßnahmen.</p>	<p>(6) Eine ausdrückliche Zustimmung der Straßenverkehrsbehörde ist gemäß § 45 Abs. 7 StVO dann einzuholen, wenn die Fahrbahn auf als Vorfahrtstraßen oder als Verkehrsumleitungen gekennzeichneten Straßen eingeengt wird. Der Straßenverkehrsbehörde ist dazu ein Antrag vorzulegen, der Angaben über Ausmaß und voraussichtliche Auswirkungen der Baumaßnahme enthält. Die straßenverkehrsbehördliche Zustimmung gilt dann als erteilt, wenn sich die Straßenverkehrsbehörde nicht innerhalb einer Woche nach Eingang des Antrages zu der Maßnahme äußert. Ausgenommen vom Zustimmungsvorbehalt sind die laufende Straßenunterhaltung und Notmaßnahmen.</p>	<p>gestrichen</p>
<p>(7) Sofern durch die Arbeiten im Straßenraum Bahnübergänge von Eisenbahnen des öffentlichen Verkehrs betroffen sind, ist zu beachten, daß nur die Bahnunternehmen in diesem Bereich durch Blinklicht- und Lichtzeichenanlagen, durch rot-weiß-gestreifte Schranken oder durch Aufstellung des Andreaskreuzes ein bestimmtes Verhalten der Verkehrsteilnehmer vorschreiben können. Auch wenn sonstige Anlagen Dritter von den Arbeiten betroffen sind, so sind bei der Festlegung der Maßnahmen deren Eigentümer oder Betreiber hinzuzuziehen.</p>	<p>(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.</p>	<p>(7) Sofern durch die Arbeiten im Straßenraum Bahnübergänge von Eisenbahnen des öffentlichen Verkehrs betroffen sind, ist zu beachten, daß nur die Bahnunternehmen in diesem Bereich durch Blinklicht- und Lichtzeichenanlagen, durch rot-weiß-gestreifte Schranken oder durch Aufstellung des Andreaskreuzes ein bestimmtes Verhalten der Verkehrsteilnehmer vorschreiben können. Auch wenn (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.</p>	<p>Anhörung Feuerwehr und Rettungsdienst</p>
<p>(7) Sofern durch die Arbeiten im Straßenraum Bahnübergänge von Eisenbahnen des öffentlichen Verkehrs betroffen sind, ist zu beachten, daß nur die Bahnunternehmen in diesem Bereich durch Blinklicht- und Lichtzeichenanlagen, durch rot-weiß-gestreifte Schranken oder durch Aufstellung des Andreaskreuzes ein bestimmtes Verhalten der Verkehrsteilnehmer vorschreiben können. Auch wenn sonstige Anlagen Dritter von den Arbeiten betroffen sind, so sind bei der Festlegung der Maßnahmen deren Eigentümer oder Betreiber hinzuzuziehen.</p>	<p>(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.</p>	<p>(4) Sind sonstige Anlagen Dritter von den Arbeiten betroffen sind, so sind bei der Festlegung der Maßnahmen deren Eigentümer oder Betreiber hinzuzuziehen, gegebenenfalls auch Feuerwehr und Rettungsdienste.</p>	<p>Anhörung Feuerwehr und Rettungsdienst</p>

<p>(8) 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.</p>	<p>(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.</p>	<p>(8) 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.</p>	
<p>(9) Für die Anordnung verkehrlicher Maßnahmen zur Durchführung von Arbeiten im Straßenraum, die nicht Straßenbauarbeiten sind, ist gemäß § 45 Abs. 1 Satz 2 Nr. 1 StVO ausschließlich die Straßenverkehrsbehörde zuständig.</p>	<p>(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.</p>	<p>(9) Für die (6) Zur Anordnung verkehrlicher Maßnahmen zur Durchführung von Arbeiten im Straßenraum, die nicht Straßenbauarbeiten sind, ist gemäß § 45 Abs. Absatz 1 Satz 2 Nr. 1 StVO ausschließlich die Straßenverkehrsbehörde zuständig/befugt.</p>	
<p>(10) Für Verkehrsbetriebe, Versorgungsträger, die Deutsche Bundespost und 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, d.h. 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 StVO ausdrücklich angeordnet worden sind. Mit der Festlegung des vereinbarten 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.</p>	<p>(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.</p>	<p>(10) Für Verkehrsbetriebe, Versorgungsträger, die Deutsche Bundespost/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, das dass Verkehrszeichen und –einrichtungen nach der StVO erst dann aufgestellt werden dürfen, wenn sie gemäß § 45 StVO für jeden Einzelfall ausdrücklich angeordnet worden sind. Mit der Festlegung des vereinbarten/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.</p>	<p>Schärfung des vereinfachten Verfahrens</p>
<p>(11) Die Verkehrssicherungspflicht obliegt demjenigen, der im öffentlichen Straßenraum Arbeiten ausführt oder ausführen läßt. Die Verkehrssicherungspflicht des Unternehmers, im Regelfall des Bauunternehmers, besteht neben derjenigen des Straßenbalasträgers 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.</p>	<p>(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 Straßenbalasträgers 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.</p>	<p>(11) 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 Straßenbalasträgers 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.</p>	<p>Klarstellung, dass auch dem Verkehrsabsicherer eine Verkehrssicherungspflicht zugeordnet werden kann</p>
<p>(12) 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 – Straßenbaubehörde oder Straßenverkehrsbehörde – Anordnungen über die Absperrung und Sicherung der Arbeitsstellen sowie über notwendige Verkehrsbeschränkungen, -verbote und Umleitungen einholen. Bauunternehmer haben dem Antrag einen Verkehrszeichenplan beizufügen.</p>	<p>(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 Absperrung und Sicherung der Arbeitsstellen sowie über notwendige Verkehrsbeschränkungen, -verbote und Umleitungen einholen. Bauunternehmer haben dem Antrag einen Verkehrszeichenplan beizufügen (§ 45 Absatz 6).</p>	<p>(12) Die Anordnung von Verkehrszeichen und –einrichtungen aus Anlaß 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 – Straßenbaubehörde oder Straßenverkehrsbehörde oder Straßenbaubehörde – Anordnungen über die Absperrung und Sicherung der Arbeitsstellen sowie über notwendige Verkehrsbeschränkungen, -verbote und Umleitungen einholen. Bauunternehmer haben dem Antrag einen Verkehrszeichenplan beizufügen- (§ 45 Absatz 6).</p>	
<p>(13) Der Vollzug der Anordnung von Verkehrszeichen und -einrichtungen obliegt im Regelfall dem Unternehmer, der auch Adressat dieser Anordnung ist. Da Verkehrsbeschränkungen und -verbote durch Verkehrszeichen und einrichtungen nur von der zuständigen Behörde angeordnet werden dürfen, ist der Unternehmer nicht befugt, von der Anordnung abzuweichen. Ohne Anordnung aufgestellte oder von der Anordnung abweichende Verkehrszeichen sind nichtig und müssen nur befolgt werden, solange und soweit ansonsten eine Gefahr zu befürchten ist (z. B. Vorfahrtregelung).</p>	<p>(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.</p>	<p>(13) Der Vollzug der (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 -einrichtungen- Verkehrszeichen entsprechend der straßenverkehrsrechtlichen Anordnung obliegt im Regelfall dem Unternehmer- der auch, Adressat dieser Anordnung ist- De- Verkehrsbeschränkungen und -verbote durch Verkehrszeichen derjenige, der sie vor Ort umsetzt und -einrichtungen nur von der zuständigen Behörde angeordnet werden dürfen, für die Unterhaltung verantwortlich ist- der 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 müssen nur befolgt werden, solange und soweit ansonsten eine Gefahr zu befürchten ist (z. B. Vorfahrtregelung) können das nach § 1 gebotene Verhalten beeinflussen.</p>	<p>Klarstellung wer Adressat einer Anordnung sein kann</p>

<p>(14) Gemäß 49 Abs. 4 Nr. 3 StVO handelt ordnungswidrig, „wer vorsätzlich oder fahrlässig entgegen § 45 Abs. 6 StVO mit Arbeiten beginnt, ohne zuvor Anordnungen eingeholt zu haben, diese Anordnungen nicht befolgt oder Lichtzeichenanlagen nicht bedient“.</p>	<p>(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.</p>	<p>(14) Gemäß 49 Abs. 4 Nr. 3 StVO handelt ordnungswidrig, wer vorsätzlich oder fahrlässig entgegen § 45 Abs. 6 StVO mit Arbeiten beginnt, ohne zuvor Anordnungen eingeholt zu haben, diese Anordnungen nicht befolgt oder Lichtzeichenanlagen nicht bedient“ (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.</p>	<p>Ordnungswidrigkeitenverweis gestrichen - Hinweis auf eventuell erforderliche ergänzende Anordnung bei der Inanspruchnahme von Sonderrechten nach § 35 Abs. 6 und 8</p>
<p>1.3.2 Sonstige Maßnahmen zur Arbeitstellersicherung</p>	<p>1.3.2 Sonstige Maßnahmen zur Arbeitstellersicherung</p>	<p>1.3.2 Sonstige Maßnahmen zur Arbeitstellersicherung</p>	
<p>(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 StVO, von ihnen geht jedoch auch keine unmittelbare rechtliche Wirkung auf das Verkehrsverhalten aus. Sie können daher die Verkehrszeichen und -einrichtungen nicht ersetzen. Die anordnende Behörde kann jedoch zulassen, daß anstelle der Fahrbahnmarkierungen nach Zeichen 295 bauliche Mittel wie Leitschwellen, -borde oder -wände verwendet werden, die den gleichen Effekt haben.</p>	<p>(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.</p>	<p>(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 StVO, von ihnen geht jedoch auch keine unmittelbare rechtliche Wirkung auf das Verkehrsverhalten aus. Sie können daher die Verkehrszeichen und -einrichtungen nicht ersetzen. Die anordnende Behörde kann jedoch zulassen, daß anstelle der Fahrbahnmarkierungen nach Zeichen 295 bauliche Mittel wie Leitschwellen, -borde oder -wände verwendet werden, die den gleichen Effekt haben, -einrichtungen nicht ersetzen.</p>	<p>Straffung</p>
<p>(2) Bei der Verwendung dieser Sicherungseinrichtungen im Bereich von Arbeitsstellen im Straßenraum ist § 33 Abs. 2 Satz 1 StVO 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.</p>	<p>(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.</p>	<p>(2) Bei der Verwendung Anwendung dieser Sicherungseinrichtungen sonstigen Maßnahmen im Bereich von Arbeitsstellen im Straßenraum ist § 33 Abs. Absatz 2 Satz 1 StVO 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.</p>	
<p>1.3.3 Weitere Rechtsgrundsätze</p>	<p>1.3.3 Weitere Rechtsgrundsätze</p>	<p>1.3.3 Weitere Rechtsgrundsätze</p>	
<p>(1) Neben den speziellen Vorschriften des Straßenverkehrsrechts sind bei der Einrichtung und Absicherung von Arbeitsstellen auf Straßen eine Reihe verwaltungsrechtlicher und zivilrechtlicher Vorschriften und Bestimmungen des BGB zu beachten.</p>	<p>(1) Neben den speziellen Vorschriften des Straßenverkehrsrechts sind u. a. eine Reihe verwaltungsrechtlicher und zivilrechtlicher Vorschriften und Bestimmungen des BGB zu beachten.</p>	<p>(1) Neben den speziellen Vorschriften des Straßenverkehrsrechts sind bei der Einrichtung und Absicherung von Arbeitsstellen auf Straßen u. a. eine Reihe verwaltungsrechtlicher und zivilrechtlicher Vorschriften und Bestimmungen des BGB zu beachten.</p>	
<p>(2) Von besonderer Bedeutung ist die fehlerfreie Ermessensausübung durch die Straßenverkehrs- und Straßenbaubehörde. Ihre Anordnungen bezüglich der Einrichtung und Absicherung von Arbeitsstellen müssen sich daher am Grundsatz der Verhältnismäßigkeit messen lassen. Dies gilt für die Anordnung oder Genehmigung der Baumaßnahme und die dadurch hervorgerufene Belastung Dritter ebenso wie für das Maß der angeordneten Verkehrsbeschränkung. Fehlerfreie Ermessensausübung verlangt in erster Linie die Interessenabwägung der durch den Verwaltungsakt Betroffenen. Im Ergebnis müssen die, die Einrichtung der Arbeitsstelle begründenden Belange, überwiegen. Die Nutzungsinteressen der die Straße gemeingebrauchlich benutzenden Verkehrsteilnehmer können dabei in der Regel unberücksichtigt bleiben. Ein Anspruch auf unveränderte Nutzungsmöglichkeit der Straße besteht für sie nicht. Behinderungen des Verkehrsablaufs durch arbeitsstellenbedingte Verlangsamungen und Stauungen bzw. Umleitungen müssen sie grundsätzlich hinnehmen.</p>	<p>(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 unveränderte gleichbleibende Nutzungsmöglichkeit der Straße besteht für sie nicht. Behinderungen des Verkehrsablaufs durch arbeitsstellenbedingte Verlangsamungen und Stauungen bzw. Umleitungen, Zeitverluste oder Umwege müssen sie bei Beachtung des Verhältnismäßigkeitsgrundsatzes hinnehmen.</p>	<p>(2) Von besonderer Bedeutung ist die fehlerfreie Ermessensausübung durch die Straßenverkehrs- und Straßenbaubehörde. Ihre Anordnungen bezüglich der bei belastenden Verwaltungsakten. In diesem Zusammenhang müssen sich die Einrichtung und Absicherung von Arbeitsstellen müssen sich daher am Grundsatz der Verhältnismäßigkeit messen lassen. Dies gilt für die Anordnung oder Genehmigung der Baumaßnahme verkehrssichernden Maßnahmen und die dadurch hervorgerufene Belastung Dritter ebenso wie 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 benutzenden nutzenden Verkehrsteilnehmer können dabei müssen in die Abwägung einfließen. Dabei geht der Regel unberücksichtigt bleiben Grundsatz der Sicherheit dem der Leichtigkeit des Verkehrs vor. Ein Anspruch auf unveränderte gleichbleibende Nutzungsmöglichkeit der Straße besteht für sie nicht. Behinderungen des Verkehrsablaufs durch arbeitsstellenbedingte Verlangsamungen und Stauungen bzw. Umleitungen, Zeitverluste oder Umwege müssen sie grundsätzlich bei Beachtung des Verhältnismäßigkeitsgrundsatzes hinnehmen.</p>	<p>Ermessensausübung gemäß VwVfG und § 45 Absatz 9</p>
<p>(3) Demgegenüber 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.</p>	<p>(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.</p>	<p>(3) Demgegenüber 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 dass die zur Erreichung des Ziels am wenigsten belastende (aber noch wirksame) Eingriffsmöglichkeit genutzt wird.</p>	

<p>(4) Dies kann Einfluß auf die Bestimmung des Umfangs der Arbeitsstelle und der Verkehrsbeschränkungen haben. Gegen den Verwaltungsakt gerichtete Anfechtungsklagen sind insoweit zu gewärtigen. Darüber hinaus können Anlieger bei Auferlegung eines Sonderopfers Entschädigung verlangen. Die Rechtmäßigkeit der Entschädigungsforderung und deren Höhe kann nur im Einzelfall beurteilt werden.</p>		<p>(4) Dies kann Einfluß auf die Bestimmung des Umfangs der Arbeitsstelle und der Verkehrsbeschränkungen haben. Gegen den Verwaltungsakt gerichtete Anfechtungsklagen sind insoweit zu gewärtigen. Darüber hinaus können Anlieger bei Auferlegung eines Sonderopfers Entschädigung verlangen. Die Rechtmäßigkeit der Entschädigungsforderung und deren Höhe kann nur im Einzelfall beurteilt werden.</p>	<p>siehe A 1.3.3 (2)</p>
<p>(5) Der Verhältnismäßigkeitsgrundsatz gilt schließlich für die Anordnung von Verkehrszeichen und -einrichtungen. Die Beschränkung des Verkehrs ist demnach nur insoweit zulässig, wie sie für die Durchführung der Arbeiten geeignet, erforderlich und im Verhältnis zum Ziel des Schutzes des Straßenverkehrs angemessen ist. Gesetzliche Schranke ist damit das Übermaßverbot. Hieraus kann sich u.a. die Notwendigkeit ergeben, Verkehrsverbote während der arbeitsfreien Zeit aufzuheben oder zu vermindern.</p>		<p>(5) Der Verhältnismäßigkeitsgrundsatz gilt schließlich für die Anordnung von Verkehrszeichen und -einrichtungen. Die Beschränkung des Verkehrs ist demnach nur insoweit zulässig, wie sie für die Durchführung der Arbeiten geeignet, erforderlich und im Verhältnis zum Ziel des Schutzes des Straßenverkehrs angemessen ist. Gesetzliche Schranke ist damit das Übermaßverbot. Hieraus kann sich u.a. die Notwendigkeit ergeben, Verkehrsverbote während der arbeitsfreien Zeit aufzuheben oder zu vermindern.</p>	
	<p>(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).</p>	<p>(6) Auf der anderen Seite sind aber Sicherungsmaßnahmen erforderlich, die der Verkehrssicherungspflicht genügen. Sie enthält die Verpflichtung, die Straße in einem ungefährlichen Zustand zu erhalten und/ oder die zur Abwehr von Gefahren nötigen Sicherungsvorkehrungen zu treffen. Die Verkehrssicherungspflicht obliegt der Behörde ebenso wie dem Unternehmer. Für diesen hat sie die Rechtsprechung aus § 823 BGB (Schadensersatzpflicht) entwickelt, für die Behörde können § 823 BGB oder § 839 BGB und Art. 34 GG (Haftung für Amtspflichtverletzung) einschlägig sein. Wen die Schadensersatzpflicht bei ungenügender Beachtung der Verkehrssicherungspflicht trifft, hängt vom Einzelfall ab. Für die anordnende Behörde ergibt sich jedenfalls die Notwendigkeit, zum einen solche Maßnahmen zu treffen, die den Eintritt konkreter Gefahr weitgehend ausschließen, zum anderen die Einhaltung der Anordnungen durch die Unternehmer zu überwachen und ihre Zweckmäßigkeit vor Ort zu überprüfen. Die Unternehmer ihrerseits sind verpflichtet, behördliche Anordnungen auszuführen. (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).</p>	<p>Ermessensausübung unter Einbeziehung des BGG</p>
	<p>(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.</p>	<p>(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.</p>	<p>Verkehrssicherungspflicht des Unternehmers</p>
<p>(6) Auf der anderen Seite sind aber Sicherungsmaßnahmen erforderlich, die der Verkehrssicherungspflicht genügen. Sie enthält die Verpflichtung, die Straße in einem ungefährlichen Zustand zu erhalten und/ oder die zur Abwehr von Gefahren nötigen Sicherungsvorkehrungen zu treffen. Die Verkehrssicherungspflicht obliegt der Behörde ebenso wie dem Unternehmer. Für diesen hat sie die Rechtsprechung aus § 823 BGB (Schadensersatzpflicht) entwickelt, für die Behörde können § 823 BGB oder § 839 BGB und Art. 34 GG (Haftung für Amtspflichtverletzung) einschlägig sein. Wen die Schadensersatzpflicht bei ungenügender Beachtung der Verkehrssicherungspflicht trifft, hängt vom Einzelfall ab. Für die anordnende Behörde ergibt sich jedenfalls die Notwendigkeit, zum einen solche Maßnahmen zu treffen, die den Eintritt konkreter Gefahr weitgehend ausschließen, zum anderen die Einhaltung der Anordnungen durch die Unternehmer zu überwachen und ihre Zweckmäßigkeit vor Ort zu überprüfen. Die Unternehmer ihrerseits sind verpflichtet, behördliche Anordnungen auszuführen.</p>	<p>(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.</p>	<p>(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.</p>	<p>Verkehrsregelungspflicht der Anordnungsbehörde</p>
<p>1.4 Inhalt der Anordnungen und Verkehrszeichenpläne</p>	<p>1.4 Inhalt der Anordnungen und Verkehrszeichenpläne</p>	<p>1.4 Inhalt der Anordnungen und Verkehrszeichenpläne</p>	

<p>(1) Die verkehrsrechtliche Anordnung legt die Maßnahmen für die Beschilderung und Absperrung einer Arbeitsstelle fest. Sie soll dem Antragsteller schriftlich erteilt werden. Sie enthält grundsätzlich Verkehrszeichenpläne, ggf. Signallage- und -zeitenpläne sowie Umleitungspläne, die fallweise verschiedene Bauphasenpläne berücksichtigen und keiner textlichen Wiederholung bedürfen.</p>	<p>(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 Verkehrsrichtung 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.</p>	<p>(1) Die verkehrsrechtliche Anordnung legt die Maßnahmen für die Beschilderung- und Absperrung verkehrsrechtliche Absicherung einer Arbeitsstelle fest. Sie soll dem Antragsteller schriftlich erteilt werden. Sie enthält grundsätzlich Verkehrszeichenpläne, ggf. Signallage- und -zeitenpläne sowie Umleitungspläne sowie gegebenenfalls Signallagepläne mit den hierauf fußenden Signalzeiten- und Phasenfolgeplänen, die fallweise verschiedene Bauphasenpläne berücksichtigen und keiner textlichen Wiederholung bedürfen. Auf- und Abbau der angeordneten Verkehrsrichtung 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.</p>	<p>Anordnungen für Auf- und Abbau der Verkehrssicherung</p>
<p>(2) Die Anordnung muß folgende Angaben enthalten: a) Großräumige Beschreibung der Örtlichkeit: – innerorts: Gemeinde, Ortsteil, Straßennamen; – 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 Behelfsfahrtstreifen 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 (ggf. auch gegenüber der Polizei) und der Räumung der Arbeitsstelle am gleichen Tage. – Bei Arbeitsstellen von kürzerer Dauer: z. B. Räumung der Arbeitsstelle zu bekannten Verkehrsspitzenzeiten. f) Beschilderung einschließlich erforderlicher Beleuchtungseinrichtungen, Markierung, Absperrgeräte.</p>	<p>(2) Die Anordnung muss folgende Angaben enthalten: a) Großräumige Beschreibung der Örtlichkeit: – innerorts: Gemeinde, Ortsteil, Straßennamen, – 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 Behelfsfahrtstreifen und Restbreiten von eingeschränkten Fahrbahnteilen. d) Angaben zum zeitlichen Rahmen der Arbeiten: Geplanter bzw. frühester Beginn der Arbeiten einrichtung), 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.</p>	<p>(2) Die Anordnung muß muss folgende Angaben enthalten: a) Großräumige Beschreibung der Örtlichkeit: – innerorts: Gemeinde, Ortsteil, Straßennamen, – 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 Behelfsfahrtstreifen 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 (ggf. gegebenenfalls auch gegenüber der Polizei) und der Räumung der Arbeitsstelle am gleichen Tage. – Bei Arbeitsstellen von kürzerer Dauer: z. B. Räumung der Arbeitsstelle zur rechtzeitig vor bekannten Verkehrsspitzenzeiten – f) Beschilderung einschließlich erforderlicher Beleuchtungseinrichtungen, Markierung, Absperrgeräte.</p>	<p>Anordnungen für VBA</p>
<p>2) 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) Ggf. vorhandene Beschilderung und Markierung mit Angaben über erforderliches Abdecken, Entfernen oder Ungültigmachen. i) Name, Vorname, Anschrift und Telefonnummer des oder der Verantwortlichen für die Verkehrssicherung während und nach der Arbeitszeit. Soweit der Einsatz einer Lichtsignalanlage (Lichtzeichenanlage) erforderlich ist, sind ferner anzugeben: j) Der vorgesehene Signallageplan, der Signalzeitenplan bzw. die Signalzeitenpläne mit ihren Einsatzzeiten. Soweit eine verkehrsabhängige Steuerung für erforderlich gehalten wird (Handsteuerung oder automatische Steuerung über Detektoren), sind deren Einsatzzeiten zu benennen. k) Name, Vorname, Anschrift und Telefonnummer des für den Betrieb der Signalanlage und für die Störungsbeseitigung Verantwortlichen während und nach der Arbeitszeit. Soweit eine Umleitung eingerichtet werden muß: l) Lageplan über die Umleitungsstrecken mit der zusätzlichen Beschilderung im Verlauf der Umleitungsstrecke und den Änderungen der vorhandenen Beschilderung (Umleitungsplan- oder Verkehrslenkungsplan).</p>	<p>2) 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 Lichtsignalanlage (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).</p>	<p>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) Ggf. gegebenenfalls vorhandene Beschilderung Verkehrszeichen, und Markierung 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 Lichtsignalanlage (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 (Handsteuerung oder automatische Steuerung über Detektoren), sind deren Einsatzzeiten zu benennen. k) 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 muss m) Lageplan über die Umleitungsstrecken mit den zusätzlichen Beschilderung Verkehrszeichen im Verlauf der Umleitungsstrecke und den Änderungen der vorhandenen Beschilderung Verkehrszeichen (Umleitungsplan- oder Verkehrslenkungsplan).</p>	<p>Anordnungen für VBA</p>
<p>(3) Als Verantwortlicher im Sinne von j) und k) kann nur benannt werden, wer jederzeit direkten Zugriff auf die Arbeitsstelle vor Ort hat und über ausreichende Entscheidungsvollmachten im Rahmen des Adressaten der Anordnung verfügt. Er kann einen Vertreter mit gleichen Voraussetzungen benennen.</p>	<p>(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 anordnende Behörde bei Arbeiten mit geringen verkehrlichen Auswirkungen Ausnahmen zulassen. Die Behörde soll die Benennung eines Vertreters mit gleichen Voraussetzungen fordern.</p>	<p>(3) Als Verantwortlicher im Sinne von j) und k) kann nur benannt werden, wer jederzeit direkten Zugriff auf die Arbeitsstelle Arbeitsstellen vor Ort hat und über ausreichende Entscheidungsvollmachten im Rahmen des Adressaten der Anordnung verfügt. Er kann einen Vertreter mit gleichen Voraussetzungen benennen, 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 anordnende Behörde bei Arbeiten mit geringen verkehrlichen Auswirkungen Ausnahmen zulassen. Die Behörde soll die Benennung eines Vertreters mit gleichen Voraussetzungen fordern.</p>	<p>MVAS 99 Schulung erforderlich für Verantwortlichen</p>
<p>(4) Dem Antragsteller kann gestattet werden, die Angaben zu den Punkten j) und k) auch bis zum Beginn der Einrichtung der Arbeitsstelle nachzureichen.</p>	<p>(4) Dem Antragsteller kann gestattet werden, die Angaben zu den Punkten j) und l) auch bis zum Beginn der Einrichtung der Arbeitsstelle nachzureichen.</p>	<p>(4) Dem Antragsteller kann gestattet werden, die Angaben zu den Punkten j) und k) auch bis zum Beginn der Einrichtung der Arbeitsstelle nachzureichen.</p>	<p>MVAS 99 Schulung erforderlich für Verantwortlichen</p>

(5) Die Anordnung ist auf der Arbeitsstelle bereit zu halten und ggf. den zuständigen Personen auf Verlangen zur Prüfung vorzulegen.	(5) Die Anordnung ist auf der Arbeitsstelle bereitzuhalten und gegebenenfalls den zuständigen Personen auf Verlangen zur Prüfung vorzulegen.	(5) Die Anordnung ist auf der Arbeitsstelle bereit zu halten <u>bereitzuhalten</u> und ggf. gegeben falls den zuständigen Personen auf Verlangen zur Prüfung vorzulegen.	
1.5 Aufstellung von Verkehrszeichen und ähnlichen Plänen; Nutzung der Regelpläne	1.5 Aufstellung von Verkehrszeichen- und ähnlichen Plänen; Nutzung der Regelpläne	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 dieser Richtlinien. Zusätzlich sind bei Signallage- und -zeitenplänen die Regelungen der RILSA und bei Umleitungs- und Verkehrslenkungsplänen die RUB zu berücksichtigen.	(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.	(1) Die Erstellung der Verkehrszeichenpläne richtet sich nach den Vorschriften der StVO, der VwV-StVO sowie den ergänzenden Regelungen dieser Richtlinien. <u>Zusätzlich sind bei Signallage- und -zeitenplänen die Regelungen der RILSA und bei Umleitungs- und Verkehrslenkungsplänen die RUB zu berücksichtigen.</u> <u>der „Richtlinien für die Markierung von Straßen“ (RMS), der „Richtlinien für Lichtsignalanlagen an Straßen“ (RILSA) und der „Richtlinien für Umleitungsbeschilderungen“ (RUB).</u> <u>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.</u>	Darstellung baulicher und nichttechnischer Elemente zulässig
(2) Grundsätzlich sind Verkehrszeichenpläne der zuständigen Behörde von den Bauunternehmern vorzulegen (§ 45 Abs. 6 StVO) [Ausnahmen siehe unten]. Dies gilt auch für Signallage- und -zeitenpläne.	(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.	(2) Grundsätzlich sind Verkehrszeichenpläne der zuständigen Behörde von den Bauunternehmern vorzulegen. <u>Grundsätzlich Verkehrszeichenpläne vorlegen (§ 45 Abs. 6 StVO).</u> [Ausnahmen siehe unten] in diesem Abschnitt unter Absatz 7. Dies gilt auch für Signallage- und -zeitenpläne/Signalzeitenpläne.	
(3) Diese Richtlinien enthalten in den Teilen B bis D für Standardsituationen typisierte Regelpläne. Ihre Eignung und das Erfordernis jedes Anordnungselements ist 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 Verkehrsteilnehmer nähern. Die vorgeannten Regelungen sind auch für Verkehrszeichenpläne anzuwenden.	(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 Verkehrsteilnehmer nähern. Die vorgeannten Regelungen sind auch für Verkehrszeichenpläne anzuwenden.	(3) Diese Richtlinien enthalten in den Teilen B bis D für Standardsituationen typisierte Regelpläne. Ihre Eignung und das Erfordernis jedes Anordnungselements ist <u>sind</u> 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. <u>Der Plan ist ggf. zu ergänzen oder zu ändern.</u> <u>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 Verkehrsteilnehmer nähern. Die vorgeannten Regelungen sind auch für Verkehrszeichenpläne anzuwenden.</u>	Erläuterung zur Darstellung der Vz und Ve im Abschnitt Regelplan direkt vor den Regelplänen
(4) Insbesondere bei größeren Arbeiten wird es sich zumeist anbieten, daß die Behörde selbst ein Verkehrskonzept erarbeitet und abstimmt, das zugleich Aussagen über die Beschilderungen, Markierungen, Absperrung, Verkehrslenkung und -regelung enthält.	(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 Verkehrslenkung und -regelung enthält.	(4) Insbesondere bei größeren Arbeiten wird es sich zumeist anbieten, daß <u>daß</u> die Behörde <u>Behörde</u> Straßenbaubehörde selbst ein Verkehrskonzept erarbeitet und abstimmt, das zugleich Aussagen über die Beschilderungen, Markierungen, Absperrung, Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen sowie <u>Beschilderungen, Markierungen, Absperrung, Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen sowie</u> Verkehrslenkung 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.	(5) Die Aufstellung eines Verkehrszeichen- oder Umleitungsplanes in reiner Schriftform sollte nur bei Arbeitsstellen von kürzerer Dauer oder geringem Umfang angewandt werden.	(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.	(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.	(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 Ziffer IV VwVStVO 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.“	(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.“	(7) Der Vorlage eines Verkehrszeichenplanes durch den Bauunternehmer bedarf es gemäß Ziffer IV VwVStVO <u>Ziffer IV VwVStVO Rn. 66-68 VwV-StVO</u> 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.“	
(8) 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 ggf. die Vorlage eines Verkehrszeichenplanes zu verlangen. „2. wenn ein geeigneter Regelplan besteht.“	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.“	(8) Dies setzt voraus, daß <u>daß</u> die Auswirkungen der Arbeitsstelle auf den Straßenverkehr tatsächlich so geringfügig sind, daß <u>daß</u> 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 ggf. gegeben falls <u>ggf. gegeben falls</u> die Vorlage eines Verkehrszeichenplanes zu verlangen. „2. wenn ein geeigneter Regelplan besteht.“	
(9) 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 ggf. zu berücksichtigen. Eine bestätigte Ausführung ist beizufügen. „3. wenn die zuständige Behörde selbst einen Plan aufstellt.“	„ 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 ggf. gegeben falls zu berücksichtigen. Eine bestätigte Ausführung ist der Anordnung beizufügen. „3. wenn die zuständige Behörde selbst einen Plan aufstellt.“	(9) 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 ggf. gegeben falls <u>ggf. gegeben falls</u> zu berücksichtigen. Eine bestätigte Ausführung ist der Anordnung <u>der Anordnung</u> beizufügen. „3. wenn die zuständige Behörde selbst einen Plan aufstellt.“	

(10) Das Absehen von der Vorlage eines Verkehrszeichenplanes entbindet die Behörde nicht von den erforderlichen Anordnungen nach § 45 StVO (vgl. Abschnitte 1.3.1 und 1.3.2).	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).	(10) Das Absehen von der Vorlage eines Verkehrszeichenplanes entbindet die Behörde nicht von den erforderlichen Anordnungen nach § 45 StVO (vgl. siehe Abschnitte 1.3.1 und 1.3.2).	
1.6 Überprüfung und Überwachung durch Behörden	1.6 Überprüfung und Überwachung durch Behörden	1.6 Überprüfung und Überwachung durch Behörden	
	1.6.1 Allgemeines	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 (Ziffer II VwV-StVO zu § 45 Abs. 6).	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).	Straßenverkehrsbehörde, Straßenbaubehörde und die Polizei sind gehalten, Arbeitsstellen auf Straßen hinsichtlich der Zweckmäßigkeit der angeordneten Maßnahmen zu prüfen und die planmäßige Kennzeichnung zu überwachen (Ziffer II Rn. 64 VwV-StVO zu § 45 Abs. Absatz 6).	
1.6.1 Überprüfung	1.6.2 Überprüfung	1.6.2 Überprüfung	
(1) Vor der Inbetriebnahme müssen von der anordnenden Behörde überprüft werden: a) Jede Art von Lichtsignalanlagen; dabei sollen auch Lichtsignalanlagen z. B. im Bereich von Umleitungsstrecken einbezogen werden, b) Umleitungen von Vorfahrtstraßen, c) Arbeitsstellen mit einer Änderung der Vorfahrt.	(1) Vor der Inbetriebnahme einer Arbeitsstellenverkehrsführung muss die anordnende Behörde überprüfen: a) Jede Art von Lichtsignalanlagen; dabei sollen auch Lichtsignalanlagen z. B. im Bereich von Umleitungsstrecken einbezogen werden, b) Umleitungen von Vorfahrtstraßen, c) Arbeitsstellen mit einer Änderung der Vorfahrt.	(1) Vor der Inbetriebnahme müssen von der anordnenden einer Arbeitsstellenverkehrsführung muss die anordnende Behörde überprüft werden überprüfen: a) Jede Art von Lichtsignalanlagen Lichtsignalanlagen; dabei sollen auch Lichtsignalanlagen Lichtsignalanlagen z. B. im Bereich von Umleitungsstrecken einbezogen werden, b) Umleitungen von Vorfahrtstraßen, c) Arbeitsstellen mit einer Änderung der Vorfahrt.	
(2) Sofort nach ihrer Inbetriebnahme sind von der anordnenden Behörde – erforderlichenfalls auch nachts – Arbeitsstellen auf Autobahnen, Kraftfahrstraßen und Vorfahrtstraßen (Z 306) zu überprüfen. Dies gilt auch für Arbeitsstellen auf ähnlich verkehrsbedeutenden Straßen und Kreuzungen (nur Fahrbahn).	(2) Nach der Inbetriebnahme hat die anordnende Behörde – erforderlichenfalls auch nachts – Arbeitsstellen auf Autobahnen, Kraftfahrstraßen und Vorfahrtstraßen (Zeichen 306) zeitnah zu überprüfen.	(2) Sofort nach ihrer Nach der Inbetriebnahme sind von der anordnenden hat die anordnende Behörde – erforderlichenfalls auch nachts – Arbeitsstellen auf Autobahnen, Kraftfahrstraßen und Vorfahrtstraßen (Zeichen 306) zeitnah zu überprüfen. Dies gilt auch für Arbeitsstellen auf ähnlich verkehrsbedeutenden Straßen und Kreuzungen (nur Fahrbahn).	Überprüfungsamtspflicht nach Inbetriebnahme nur noch für klassifizierte Straßen und Vorfahrtstraßennetz
1.6.2 Überwachung	1.6.3 Überwachung	1.6.3 Überwachung	
(1) Arbeitsstellen sind im weiteren Verlauf stichprobenartig durch die zuständigen Behörden und die Polizei zu überwachen. Das gilt auch für die Zeit nach Arbeitsschluss, für die Nacht und für die Sonn- und Feiertage.	(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.	(1) Arbeitsstellen im im weiteren Verlauf stichprobenartig sind durch die zuständigen Behörden Straßenverkehrsbehörde, Straßenbaubehörde und die Polizei zu überwachen. Das gilt auch für die Zeit nach Arbeitsschluss Arbeitschluss für die Nacht und für die Sonn- und Feiertage.	
(2) Während der Dauer einer Vollsperrung ist in angemessenen Zeitabständen die Beschilderung auf der Umleitungsstrecke zu überprüfen.	(2) Während der Dauer einer Sperrung sind in angemessenen Zeitabständen die Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen auf der Umleitungsstrecke der Umleitungsstrecke zu überprüfen.	(2) Während der Dauer einer Vollsperrung ist Sperrung sind in angemessenen Zeitabständen die Beschilderung Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen auf der Umleitungsstrecke der Umleitungsstrecke zu überprüfen.	
(3) Entsprechen die angetroffenen Beschilderungen, Markierungen und Verkehrseinrichtungen nicht der Anordnung, sind unverzüglich entsprechende Änderungen zu veranlassen.	(3) Entsprechen die Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen nicht der Anordnung, sind unverzüglich entsprechende Änderungen zu veranlassen.	(3) Entsprechen die angetroffenen Beschilderungen Markierungen 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. 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 zu beteiligen.	(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.	(4) Die Straßenverkehrsbehörde kann bestehende Anordnungen der Straßenbaubehörde aufheben, ändern, ergänzen oder erweitern. Um 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 zu beteiligen anzuhören . Hält die Straßenbaubehörde einzelne Maßnahmen der Straßenverkehrsbehörde für unzumutbar oder unzureichend, hat sie entsprechende Verbesserungen anzuregen.	Absätze 4 und 5 verbunden
(5) Hält die Straßenbaubehörde einzelne Maßnahmen der Straßenverkehrsbehörde für unzumutbar oder unzureichend, hat sie bei dieser Behörde entsprechende Verbesserungen anzuregen.			
(6) Stellt die Polizei Verstöße gegen Anordnungen fest, die vom Bauunternehmer nicht sofort behoben werden, ist unverzüglich die Straßenverkehrsbehörde oder die Straßenbaubehörde zu benachrichtigen. Bei der Polizei ist jeder Polizeibeamte gemäß § 44 Abs. 2 Satz 2 StVO befugt, anstelle der zuständigen Behörde selbst vorläufige Maßnahmen zu treffen. Die Behörde ist zu verständigen.	(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. Die; sie bestimmt dann die Mittel zur Sicherung und Lenkung des Verkehrs. Bei länger andauernden Maßnahmen hat sie die zuständige Behörde zu verständigen.	(5) Stellt die Polizei Verstöße gegen Anordnungen fest, die vom Bauunternehmer/Unternehmer nicht sofort behoben werden, ist unverzüglich die Straßenverkehrsbehörde oder die Straßenbaubehörde zu benachrichtigen. Bei der Die Polizei ist jeder Polizeibeamte gemäß § 44 Abs. Absatz 2 Satz 2 StVO befugt, bei Gefahr im Verzug zur Aufrechterhaltung der Sicherheit und Ordnung des Verkehrs anstelle der zuständigen Behörde selbst vorläufige Maßnahmen zu treffen. Die; sie bestimmt dann die Mittel zur Sicherung und Lenkung des Verkehrs. Bei länger andauernden Maßnahmen hat sie die zuständige Behörde ist zu verständigen.	

(7) Änderungen, die aus dringenden verkehrlichen Gründen auf der Arbeitsstelle angeordnet werden, sind in den anliegenden Plan einzutragen und vom Anordnenden zu unterzeichnen. Die beteiligten Behörden und Dienststellen sind hiervon unverzüglich schriftlich zu unterrichten.	(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.	(7) Werden infolge der Regelung der vorstehenden Absätze Änderungen aus dringenden verkehrlichen Gründen auf der Arbeitsstelle angeordnet werden, sind diese in den anliegenden Plan Verkehrszeichenplan einzutragen und vom Anordnenden zu unterzeichnen. Die beteiligten Behörden und Dienststellen sind hiervon unverzüglich schriftlich zu unterrichten.	
2 Verkehrszeichen	2 Verkehrszeichen	2 Verkehrszeichen	
2.0 Allgemeines	2.1 Allgemeines	2.01 Allgemeines	
(1) Verkehrszeichen sind gemäß § 39 Abs. 1 StVO Gefahrzeichen, Vorschriftzeichen und Richtzeichen, einschließlich der Fahrbahnmarkierungen, sowie Zusatzschilder (Zusatzzeichen) zu den Verkehrszeichen (§§ 39 bis 42 StVO). Die Größe der Verkehrszeichen, die Gestaltung der Zusatzzeichen sowie die Art ihrer Aufstellung oder Anbringung sind in §§ 39 bis 43 StVO, in der VwV-StVO insbesondere zu §§ 39 bis 43 und in dem zugehörigen „Katalog der Verkehrszeichen (VzKat)“ geregelt. Hinsichtlich der Abmessungen und geometrischen Anordnung von Markierungen sind zusätzlich die „Richtlinien für die Markierung von Straßen (RMS)“ zu beachten (VwV-StVO zu § 41 Abs. 3, zu § 42 Zeichen 340, zu § 42 Zeichen 341 und zu § 42 Abs. 6 Nr. 3 vor Zeichen 350).	(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.	(1) Verkehrszeichen sind gemäß § 39 Abs. 1 StVO Gefahrzeichen, Vorschriftzeichen und Richtzeichen einschließlich der Fahrbahnmarkierungen (§ 39 Absatz 2) sowie Zusatzschilder (Zusatzzeichen) zu den Verkehrszeichen (§§ 39 bis 42 StVO Absatz 3). Die Größe der Verkehrszeichen, die Gestaltung der Zusatzzeichen sowie die Art ihrer Aufstellung oder Anbringung sind in §§ 39 bis 43 StVO, in der VwV-StVO/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 „Richtlinien für die Markierung von Straßen (RMS)“ zu beachten (Rn. 49 bis 53 und 55 VwV-StVO zu § 41 Abs. 3, zu § 42 Zeichen 340, zu § 42 Zeichen 341 und zu § 42 Abs. 6 Nr. 3 vor Zeichen 350), 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 (Ziffer III Nr. 3a VwV-StVO zu den §§ 39 bis 43). Soweit nicht schon in den VwV-StVO vorgeschrieben, sollten weitgehend nur voll retroreflektierende Verkehrszeichen eingesetzt werden. Verkehrszeichen mit mangelnder Sichtbarkeit dürfen nicht verwendet werden (z. B. wenn das Signalbild nicht mehr eindeutig identifizierbar ist oder mehr als 20% der Folienfläche mechanisch geschädigt 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).	(2) Die Ausführung von Verkehrszeichen darf auch an Arbeitsstellen nicht unter den Anforderungen anerkannter Gütebedingungen liegen (Ziffer III Nr. 3a VwV-StVO Rn. 18 VwV-StVO zu den §§ 39 bis 43). Soweit nicht schon in den VwV-StVO vorgeschrieben, sollten weitgehend nur voll retroreflektierende Verkehrszeichen eingesetzt, 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 Sichtbarkeit/Erkennbarkeit dürfen nicht verwendet werden (z. B. wenn das Signalbild nicht mehr eindeutig identifizierbar ist oder mehr als 20% der Folienfläche mechanisch geschädigt sind).	Reflexion RA2 sind für alle nicht den ruhenden Verkehr betreffenden Verkehrszeichen erforderlich
(3) Auch an Arbeitsstellen gilt, daß Verkehrszeichen gut sichtbar, stand sicher und verdrehsicher aufgestellt werden müssen.	(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).	(3) Auch an Arbeitsstellen gilt, dass vertikale Verkehrszeichen gut sichtbar, stand sicher, 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 Verkehrszeichen aus Anlaß von Arbeitsstellen ist darauf zu achten, daß dem entgegenstehende Regelungen für die Dauer der Maßnahme aufzuheben sind.	(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.	(4) Bei der Anordnung von vertikalen Verkehrszeichen aus Anlaß/Anlass von Arbeitsstellen ist darauf zu achten, dass dem/lass entgegenstehende Regelungen für die Dauer der Maßnahme aufzuheben sind.	
2.1 Aufstellhöhe von Schildern	2.2 Aufstellhöhe von Verkehrszeichen	2.12 Aufstellhöhe von Schildern/Verkehrszeichen	
(1) Die Mindesthöhe zwischen Unterkante Verkehrsschild und Boden beträgt in der Regel (Ziffer III Nr. 11 VwV-StVO zu den §§ 39 bis 43): a) 2,0 m außerhalb der Fahrbahn und über Gehwegen, b) 2,2 m über Radwegen	(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.	(1) Die Mindesthöhe zwischen Unterkante Verkehrsschild/Verkehrszeichen und Boden (Fahrbahnoberkante) beträgt in der Regel (Ziffer III Nr. 11 VwV-StVO zu den §§ 39 bis 43): a) 2,020 m außerhalb der Fahrbahn und sowie über Gehwegen, b) 2,2 m über Geh- und Radwegen, b) 4,50 m an Verkehrszeichenbrücken.	Aufstellhöhe im Geh- und Radwegbereich 2,20m
(2) Im Bereich von Arbeitsstellen kann die Aufstellhöhe bis auf folgende Werte reduziert werden, soweit die Schilder nicht im Bereich von Geh- und Radwegen aufgestellt werden: a) 1,5 m innerorts, z. B. auf Mittelinseln, Grünstreifen, Parkstreifen oder abgesperrten Fahrbahnteilen, b) 1,5 m außerorts bei mehrstreifigen Straßen, c) 0,6 m außerorts bei zweistreifigen Straßen sowie bei Arbeitsstellen von kürzerer Dauer und bei Vermessungsarbeiten.	(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) Im Bereich von Arbeitsstellen kann die Aufstellhöhe bis auf folgende Werte reduziert werden, soweit die Schilder/Verkehrszeichen nicht im Bereich von Geh- und Radwegen aufgestellt werden: a) 1,500 m innerorts, z. B. auf Mittelinseln, Grünstreifen, Parkstreifen oder abgesperrten Fahrbahnteilen, b) 1,500 m außerorts bei mehrstreifigen Straßen, c) 0,60 m außerorts bei zweistreifigen Straßen sowie bei Arbeitsstellen von kürzerer Dauer/Richtzeichen und bei Vermessungsarbeiten/Zusatzzeichen, d) 0,60 m für Verkehrszeichen, die an Fahrzeugen angebracht sind.	Aufstellhöhe außerorts 1,50 m für Gefahrzeichen und Vorschriftzeichen, 1m für Richt- und Zusatzzeichen. 0,6m nur noch für Vz, die an Fahrzeugen montiert sind.
2.2 Standort von Schildern	2.3 Standort von Verkehrszeichen	2.23 Standort von Schildern/Verkehrszeichen	

<p>(1) Alle Verkehrsschilder sind grundsätzlich am rechten Fahrbahnrand aufzustellen. Bei zwei und mehr Fahrstreifen in gleicher Fahrtrichtung, bei sehr hohen Verkehrsstärken oder ungünstigen örtlichen Verhältnissen sollen alle Verkehrsschilder zusätzlich am linken Fahrbahnrand bzw. auf der Mittelinsel (Fahrbahnleiter) aufgestellt werden, wenn hierfür ausreichender Raum vorhanden ist (Ziffer III Nr. 8 VwV-StVO zu den §§ 39 bis 43).</p>	<p>(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 (Fahrbahnleiter) 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.</p>	<p>(1) Alle Verkehrsschilder 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 sollen alle Verkehrsschilder zusätzlich am linken Fahrbahnrand bzw. auf der Mittelinsel (Fahrbahnleiter) aufgestellt werden, wenn hierfür ausreichender Raum vorhanden ist (Ziffer III Nr. 8 § 39 Absatz 2 Satz 3, Rn. 28 und 30 VwV-StVO zu den §§ 39 bis 43). <u>Es kann zweckmäßig sein, statt der beidseitigen Aufstellung eine Anbringung über Kopf vorzusehen.</u></p>	<p>Anbringung von Schildern über statt beidseitig der Fahrbahn prüfen</p>
<p>(2) Auch für Arbeitsstellen gelten die Regeln über die mehrfache Anbringung von Verkehrsschildern an einem Pfosten: a) nicht mehr als drei Schilder am gleichen Pfosten (Ziffer III Nr. 14a VwV-StVO zu den §§ 39 bis 43), b) Gefahrzeichen nur in Kombination mit Verkehrs- und Streckenverboten (Ziffer III Nr. 14aa VwV-StVO zu den §§ 39 bis 43), c) nicht mehr als zwei Vorschriftzeichen am gleichen Pfosten (Ziffer III Nr. 14bb VwV-StVO zu den §§ 39 bis 43), d) Vorschriftzeichen in Kombination in der Regel nur, wenn sie sich an die gleichen Verkehrsarten wenden (Ziffer III Nr. 14cc VwV-StVO zu den §§ 39 bis 43), e) gleichzeitige Geschwindigkeitsbeschränkungen (Z 274) und Überholverbote (Z 276/ 277) möglichst an einem Pfosten, wobei Z 274 über Z 276 bzw. Z 277 anzubringen ist (Ziffer III VwV-StVO zu § 41 Zeichen 274, 276 und 277).</p>	<p>(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.</p>	<p>(2) Auch für Arbeitsstellen gelten die Regeln über die mehrfache Anbringung von Verkehrsschildern Verkehrszeichen an einem Pfosten: a) nicht <u>Nicht</u> mehr als drei Schilder Verkehrszeichen am gleichen Pfosten (Ziffer III Nr. 14a Rn. 35 VwV-StVO zu den §§ 39 bis 43), b) Gefahrzeichen nur in Kombination mit Verkehrs- und Streckenverboten (Ziffer III Nr. 14aa Rn. 1 VwV-StVO zu den §§ 39 bis 43 und Rn.1 bis 43); 3 zu den Zeichen 274, 276 und 277 VwV-StVO) oder Zusatzzeichen, c) nicht <u>Nicht</u> mehr als zwei Vorschriftzeichen am gleichen Pfosten (Ziffer III Nr. 14bb 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 (Ziffer III Nr. 14cc und die gleiche Strecke bzw. den gleichen Punkt betreffen (Rn. 38 VwV-StVO zu den §§ 39 bis 43), e) gleichzeitige <u>gleichzeitige</u> Geschwindigkeitsbeschränkungen (Z <u>Zeichen</u> 274) und Überholverbote (Z <u>Zeichen</u> 276/ 277 <u>277</u>) möglichst an einem Pfosten, wobei Z <u>Zeichen</u> 274 über Zeichen <u>Zeichen</u> 276 bzw. Z 277 <u>277</u> anzubringen ist (Ziffer III VwV-StVO zu § 41 Zeichen 274, 276 und 277).</p>	
<p>(3) Werden an einem Pfosten zwei Verkehrszeichen angebracht, sind immer Gefahrzeichen (Dreiecke) über den Vorschriftzeichen (Ronden) anzubringen.</p>	<p>(3) Werden an einem Pfosten mehrere Verkehrszeichen angebracht, sind immer Gefahrzeichen (Dreiecke) über den Vorschriftzeichen (Ronden) anzubringen.</p>	<p>(3) Werden an einem Pfosten zwei <u>mehrere</u> Verkehrszeichen angebracht, sind immer Gefahrzeichen (Dreiecke) über den Vorschriftzeichen (Ronden) anzubringen.</p>	
<p>(4) Streckenverbote (Z 274, Z 276, Z 277, Z 283 und Z 286) sind nach Kreuzungen und Einmündungen und auf Landstraßen in einem Abstand von nicht mehr als 500 m und auf Autobahnen von nicht mehr als 1000 m zu wiederholen. Sie sind außerdem zu wiederholen, wenn Zweifel am Fortbestehen des Verbots zu erwarten sind.</p>	<p>(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 Verbots 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).</p>	<p>(4) Streckenverbote (Z 274, Z 276, Z 277, Z 283 und Z 286) sind <u>sollen</u> nach solchen Kreuzungen und Einmündungen und auf <u>wiederholt werden, an denen mit dem Einbiegen ortsunkundiger Kraftfahrer zu rechnen ist. Auf</u> Landstraßen empfeht 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 sind <u>sollen</u> außerdem zu wiederholen <u>wiederholt werden</u>, wenn Zweifel am Fortbestehen des Verbots <u>Verhotes</u> 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).</p>	
<p>(5) Verkehrsschilder dürfen auch im Bereich von Arbeitsstellen grundsätzlich nicht innerhalb der Fahrbahn aufgestellt werden. In der Regel sollte der Seitenabstand zur Fahrbahn betragen (Ziffer III Nr. 11b VwV-StVO zu den §§ 39 bis 43): a) Innerorts 0,5 m, aber keinesfalls weniger als 0,3 m, b) Außerorts 1,5 m.</p>	<p>(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.</p>	<p>(5) Verkehrsschilder dürfen <u>Verkehrszeichen sollen</u> auch im Bereich von Arbeitsstellen grundsätzlich <u>nicht</u> innerhalb der Fahrbahn aufgestellt werden. In der Regel soll <u>soll</u> der Seitenabstand der der Fahrbahn zugewandten Schildkante <u>zur</u> Fahrbahn betragen (Ziffer III Nr. 11b Rn. 43 VwV-StVO zu den §§ 39 bis 43): a) Innerorts 0,5<u>0</u> m, aber keinesfalls weniger als 0,3<u>0</u> m, b) Außerorts 1,5<u>0</u> m.</p>	<p>Messung des seitlichen Schildabstandes bis zu der der Fahrbahn zugewandten Außenkante</p>
<p>(6) Der lichte Abstand zwischen Fahrstreifen- bzw. Fahrbahnbegrenzung und der Kante von Leitbaken soll 0,25 m betragen.</p>		<p>(6) Der lichte Abstand zwischen Fahrstreifen- bzw. Fahrbahnbegrenzung und der Kante von Leitbaken soll 0,25 m betragen.</p>	
<p>(6) Geh- und Radwege sollen durch die Aufstellung von Verkehrszeichen nicht unter die im Teil B, Abschnitt 2.4.2, angegeben Mindestbreiten eingeeengt werden.</p>		<p>(6) Geh- und Radwege sollen durch die Aufstellung von Verkehrszeichen nicht unter die im Teil B, Abschnitt 2.4.2, angegeben Mindestbreiten eingeeengt werden.</p>	<p>Mindestbreiten von Geh- und Radwegen auch bei Aufstellung von Verkehrszeichen nicht unterschreiten</p>
<p>(7) Sind innerorts keine Geh- und/oder Radwege bzw. Seitenstreifen oder Nebenanlagen vorhanden oder werden diese durch die Aufstellung von Verkehrsschildern unter die Mindestbreiten eingeeengt, 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 eingeeengt werden. Können diese Bedingungen wegen der erforderlichen Standsicherheit oder den räumlichen Verhältnissen nicht eingehalten werden, sind diese Verkehrsschilder wie eine Arbeitsstelle zu sichern ggf. mit Anordnung von Behelfsfahrstreifen.</p>	<p>(7) Sind innerorts keine Geh- oder Radwege bzw. Seitenstreifen oder Nebenanlagen vorhanden oder werden diese durch die Aufstellung von Verkehrszeichen unter die Mindestbreiten eingeeengt, 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 eingeeengt 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.</p>	<p>(7) Sind innerorts keine Geh- und <u>oder</u> Radwege bzw. Seitenstreifen oder Nebenanlagen vorhanden oder werden diese durch die Aufstellung von Verkehrsschildern <u>Verkehrszeichen</u> unter die Mindestbreiten eingeeengt, 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 eingeeengt werden. Können diese Bedingungen wegen der erforderlichen Standsicherheit oder den räumlichen Verhältnissen nicht eingehalten werden, sind diese Verkehrsschilder <u>Verkehrszeichen</u> wie eine Arbeitsstelle zu sichern ggf. <u>ggf.</u> gegebenenfalls <u>gegebenenfalls</u> mit Anordnung von Behelfsfahrstreifen.</p>	
<p>2.3 Gefahrzeichen</p>	<p>2.4 Gefahrzeichen</p>	<p>2.34 Gefahrzeichen</p>	

(1) Kann erwartet werden, daß während der Ausführung vorübergehend besondere Gefahren oder Behinderungen von einer Arbeitsstelle ausgehen (z. B. Verschmutzung, Rollspilt), so sollten entsprechende Gefahrzeichen, ggf. mit Zusatzzeichen vorsorglich für den begrenzten Zeitraum bis zur Beseitigung der Gefahr angeordnet werden (z. B. Z 101 mit Zusatzzeichen 1006-35, Z 114, Z 116).	(1) Kann während der Ausführung der Arbeiten die Sicherheit des Verkehrs durch den Zustand der Straße vorübergehend gefährdet sein (z. B. durch Verschmutzung oder Rollspilt), 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.	(1) Kann erwartet werden, daß während der Ausführung der Arbeiten die Sicherheit des Verkehrs durch den Zustand der Straße vorübergehend besondere Gefahren oder Behinderungen von einer Arbeitsstelle ausgehen gefährdet sein (z. B. durch Verschmutzung oder Rollspilt), so sollten entsprechende Gefahrzeichen, ggf. mit Zusatzzeichen unter Berücksichtigung von § 45 Absatz 9 Satz 2, vorsorglich für den begrenzten Zeitraum bis zur Beseitigung der Gefahr entsprechende Gefahrzeichen angeordnet werden (z. B. Z 101 mit Zusatzzeichen 1006-35, Z 114, Z 116), Deren Erforderlichkeit ist sorgfältig zu prüfen.	
zu Zeichen 123 (Baustelle)	zu Zeichen 123 (Arbeitsstelle)	zu Zeichen 123 (Baustelle/Arbeitsstelle)	
(2) Zeichen 123 ist grundsätzlich aufzustellen, wenn sich eine Arbeitsstelle unmittelbar auf den Verkehr auswirkt. Dies gilt auch, wenn noch andere Gefahrzeichen (z. B. Z 120) aufgestellt werden. Nur wenn der gesamte Verkehr vor Beginn der Arbeitsstelle umgelenkt 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.	(2) Zeichen 123 ist grundsätzlich anzuordnen, wenn sich eine Arbeitsstelle unmittelbar auf den Verkehr auswirkt. Nur wenn der gesamte Verkehr vor Beginn der Arbeitsstelle umgelenkt 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.	(2) Zeichen 123 ist grundsätzlich aufzustellen anzuordnen , wenn sich eine Arbeitsstelle unmittelbar auf den Verkehr auswirkt. Dies gilt auch, wenn noch andere Gefahrzeichen (z. B. Z 120) aufgestellt werden. Nur wenn der gesamte Verkehr vor Beginn der Arbeitsstelle umgelenkt wird, kann auf Zeichen 123 verzichtet werden. Zusatzzeichen 1004 können angebracht werden 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 sind gleichzeitig der Hinweis auf die Arbeitsstelle, so daß Zeichen 123 nicht aufzustellen ist (§ 43 Abs. 3 Nr. 2 Satz 2 StVO).	(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.	(3) Die an Arbeitsstellen von kürzerer Dauer eingesetzten fahrbaren Absperrtafeln sind gleichzeitig der Hinweis auf die Arbeitsstelle kennzeichnen Arbeitsstellen, so daß das Zeichen 123 nicht aufzustellen anzuordnen ist (§ 43 Abs. 3 Nr. 2 Satz 2 StVO). ausgenommen hiervon sind Arbeitsstellen von kürzerer Dauer während der Dunkelheit auf Autobahnen; siehe hierzu Abschnitt 10 Absatz 5 und Teil D, Tabelle D-3-Nr. 2 Satz 2 StVO).	Nur bei AkD auf Autobahnen sind Zeichen 123 trotz Einsatz von fahrbaren Absperrtafeln anzuordnen
zu Zeichen 101 (Gefahrstelle)	zu Zeichen 101 (Gefahrstelle)	zu Zeichen 101 (Gefahrstelle)	
(4) Wird Zeichen 101 im Bereich von Arbeitsstellen erforderlich, so ist auf einem Zusatzzeichen die Ursache anzugeben, z. B. Zeichen 101/1008-30 (Vorfahrt geändert).	(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).	(4) Wird Zeichen 101 im Bereich von Arbeitsstellen erforderlich, so ist auf einem Zusatzzeichen die Ursache anzugeben Gefahr näher zu bezeichnen , z. B. Zeichen 101 mit Zusatzzeichen 1008-30 (Vorfahrt geändert).	
zu Zeichen 116 (Splitt, Schotter)	zu Zeichen 101-52 (Splitt, Schotter)	zu Zeichen 116 101-52 (Splitt, Schotter)	
(6) Das Zeichen tritt an Stelle der bisherigen Schilderkombination Zeichen 101 und Zusatzzeichen 1006-32.	(5) Vor der Gefahr „Splitt, Schotter“ wird mit Zeichen 101-52 gewarnt.	(6) Das Zeichen tritt an Stelle 5) Vor der bisherigen Schilderkombination Gefahr „Splitt, Schotter“ wird mit Zeichen 101 und Zusatzzeichen 1006-32 gewarnt.	
zu Zeichen 112 (Unebene Fahrbahn)	zu Zeichen 112 (Unebene Fahrbahn)	zu Zeichen 112 (Unebene Fahrbahn)	
(5) Das Zeichen 112 ist vor allem aufzustellen, wenn Unebenheiten gefährlich werden können oder wenn 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).	(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).	(6) Das Zeichen 112 ist vor allem aufzustellen anzuordnen , wenn Unebenheiten gefährlich werden können oder wenn 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)	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 Baulasträger ist auf Maßnahmen zur Verringerung bzw. Verhinderung der Fahrbahnverschmutzung hinzuwirken.	(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 Baulasträger ist auf Maßnahmen zur Verringerung bzw. Verhinderung der Fahrbahnverschmutzung hinzuwirken.	Neu: Einsatz von Zeichen 114 Schleuder- oder Rutschgefahr
zu Zeichen 120 und 121 (verengte Fahrbahn)	zu Zeichen 120 und 121 (verengte Fahrbahn)	zu Zeichen 120 und 121 (verengte Fahrbahn)	
(7) Die Zeichen 120 und 121 sollen an Arbeitsstellen nur verwendet 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 (Ziffer III und IV VwV-StVO zu § 40 Zeichen 120 und 121). Deshalb sollen Einengungen allmählich vorgenommen und/oder durch Fahrbahnmarkierungen und Verkehrseinrichtungen ausreichend gekennzeichnet werden. In diesem Fall kann auch in Engstellen, die durch Zeichen 208 und 308 gekennzeichnet sind, auf Zeichen 120 und 121 verzichtet werden.	(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).	(7) Die Zeichen 120 und 121 sollen an Arbeitsstellen nur verwendet 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 (Ziffer III und IV VwV-StVO zu § 40 Zeichen 120 und 121) , Deshalb sollen Einengungen allmählich vorgenommen und/oder durch Fahrbahnmarkierungen und Verkehrseinrichtungen ausreichend gekennzeichnet werden. In diesem Fall kann auch in Engstellen, die durch Zeichen 208 und 308 gekennzeichnet sind, auf VwV-StVO zu § 40 zu den Zeichen 120 und 121 verzichtet werden.	
(8) An Richtungsfahrbahnen wird der Wegfall von Fahrstreifen oder eine durch Einengung verschwenkte Verkehrsführung durch Verkehrslenkungsstafeln (Z 500ff) angezeigt.	(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.	(8) An Richtungsfahrbahnen (9) An Fahrbahnen mit mehreren Fahrstreifen für eine Fahrtrichtung wird der Wegfall von Fahrstreifen oder eine durch Einengung verschwenkte Verkehrsführung durch Verkehrslenkungsstafeln (Z 500ff) angezeigt. Zeichen 121 ist dann nicht anzuordnen.	
zu Zeichen 124 (Stau)	zu Zeichen 124 (Stau)	zu Zeichen 124 (Stau)	


(9) Ist vor einer Arbeitsstelle häufig mit Stau zu rechnen, der über die Regelbeschilderung hinausreicht, so soll zusätzlich an einer geeigneten Stelle vor der Staugefahr gewarnt werden.	(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.	(910) Ist vor einer Arbeitsstelle häufig mit Stau zu rechnen, der über die Regelbeschilderung hinausreicht und vom herannahenden Verkehr nicht rechtzeitig erkannt werden kann, so es wird dringlich empfohlen, zusätzlich an einer geeigneten Stelle vor der Staugefahr gewarnt werden zu warnen. Diese Anordnung ist Aufgabe der zuständigen Straßenverkehrsbehörde.	
zu Zeichen 125 (Gegenverkehr)	zu Zeichen 125 (Gegenverkehr)	zu Zeichen 125 (Gegenverkehr)	
(10) Das Zeichen 125 ist stets aufzustellen, wenn außerhalb von Autobahnen eine Fahrbahn für eine Richtung während Arbeiten im Verkehrsraum vorübergehend in beiden Richtungen befahren wird (Ziffer I VwV-StVO zu § 40 Zeichen 125). Das Zeichen ist ggf. für beide Fahrrichtungen aufzustellen und soll auf längeren Strecken wiederholt werden. Die Richtungsfahrstreifen sind durch eine gelbe Fahrstreifenbegrenzung (Z 295) zu trennen.	(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 Fahrrichtungen 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.	(4011) Das Zeichen 125 ist stets aufzustellen nur dann anzuordnen, wenn außerhalb von Autobahnen eine Fahrbahn für eine Richtung während Arbeiten im Verkehrsraum vorübergehend in beiden Richtungen befahren wird (Ziffer I VwV-StVO und dies nicht ohne Weiteres erkennbar ist (Rn. 1 VwV-StVO) zu § 40 zu Zeichen 125). Das Zeichen ist ggf. gegebenenfalls für beide Fahrrichtungen aufzustellen anzuordnen und soll auf längeren Strecken wiederholt werden. Die Richtungsfahrstreifen sind durch eine gelbe Fahrstreifenbegrenzung (Z 295) zu trennen (Zeichen 295) zu trennen. Bei baulicher Trennung, auch temporär, z. B. durch temporäre Schutzeinrichtungen, ist das Zeichen nicht anzuordnen.	
(11) Werden auf einer Fahrbahn mehr als zwei Behelfsfahrstreifen im Gegenverkehr geführt, so ist, um Irrtümer zu vermeiden, nicht Zeichen 125 aufzustellen, sondern es sind Verkehrslenkungsstafeln einzusetzen, auf denen die vorhandene Zahl der Fahrstreifen und deren Richtung wiedergegeben ist.	(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 Fahrstreifenstafeln (Zeichen 522) einzusetzen, auf denen die vorhandene Zahl der Fahrstreifen und deren Richtung wiedergegeben ist. Bei wechselseitigen Einengungen ist die Verkehrsführung durch Verschwenkungstafeln (Zeichen 514) zu verdeutlichen.	(412) Werden auf einer Fahrbahn mehr als zwei Behelfsfahrstreifen im Gegenverkehr geführt, so ist, um Irrtümer zu vermeiden, nicht Zeichen 125 aufzustellen anzuordnen, sondern es sind Verkehrslenkungsstafeln (Zeichen 522) einzusetzen, auf denen die vorhandene Zahl der Fahrstreifen und deren Richtung wiedergegeben ist. Bei wechselseitigen Einengungen ist die Verkehrsführung durch Verschwenkungstafeln (Zeichen 514) zu verdeutlichen.	
(12) Bei wechselseitigen Einengungen ist die Verkehrsführung ebenfalls durch Verkehrslenkungsstafeln zu verdeutlichen.		(42) Bei wechselseitigen Einengungen ist die Verkehrsführung ebenfalls durch Verkehrslenkungsstafeln zu verdeutlichen.	in den Absatz davor migriert
zu Zeichen 131 (Lichtzeichenanlage)	zu Zeichen 131 (Lichtzeichenanlage)	zu Zeichen 131 (Lichtzeichenanlage)	
(13) Vor Lichtzeichenanlagen (Lichtsignalanlagen) an Arbeitsstellen kann innerorts und sollte außerhalb von Ortschaften stets durch Zeichen 131 gewarnt werden (Ziffer I VwV-StVO zu § 40 Zeichen 131).	(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).	(13) Vor Lichtzeichenanlagen (Lichtsignalanlagen) an Arbeitsstellen kann innerorts und sollte außerhalb von Ortschaften stets durch Zeichen 131 gewarnt werden (Ziffer I, 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.	(14) Im Übrigen sind grundsätzlich die RiLSA zu beachten.	
2.4 Vorschriftzeichen	2.5 Vorschriftzeichen	2.45 Vorschriftzeichen	
	(1) Vor der Anordnung von Vorschriftzeichen sind die besonderen Umstände und die örtlichen Verhältnisse zu bewerten (siehe dazu § 45 Absatz 9 Satz 3).	(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 (Dem Gegenverkehr Vorrang gewähren) und Zeichen 308 (Vorrang vor dem Gegenverkehr)	zu Zeichen 208 (Vorrang des Gegenverkehrs) und Zeichen 308 (Vorrang vor dem Gegenverkehr)	zu Zeichen 208 (Dem Gegenverkehr Vorrang gewährendes Gegenverkehrs) und Zeichen 308 (Vorrang vor dem Gegenverkehr)	
(1) Die Zeichen 208 und 308 dürfen nur angewendet werden, wo für die Begegnung mehrspuriger Fahrzeuge nicht genügend Raum und die Verengung beiderseits überschaubar ist (Ziffer II VwV-StVO zu § 42 Zeichen 208). Bei besonders gefährlichen Straßenstellen und starkem Verkehr sollte Zeichen 208 beidseitig der Fahrbahn für den wartepflichtigen Verkehrsstrom angeordnet werden (Ziffer III Nr. 8b VwV-StVO zu den §§ 39 bis 43).	(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.	(42) Die Zeichen 208 und 308 dürfen sind nur angewendet 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 (Ziffer II Nr. 1 und 2 VwV-StVO zu § 42 zu Zeichen 208). Bei besonders gefährlichen Straßenstellen und starkem Verkehr sollte Zeichen 208 beidseitig der Fahrbahn für den wartepflichtigen Verkehrsstrom angeordnet werden (Ziffer III Nr. 8b Nr. 30 VwV-StVO zu den §§ 39 bis 43). Fahrbahnverengungen sollten nach Möglichkeit so eingerichtet werden, dass die Vorrangregelung des § 6 anwendbar ist.	Anordnungsvoraussetzungen für den Einsatz von Zeichen 208 und 308 unter Berücksichtigung der Grundregel des § 6
(2) Muß auf Straßen mit einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit über 50 km/h an einer Arbeitsstelle das Zeichen 208 aufgestellt werden, so soll ein Geschwindigkeitstrichter mit Endgeschwindigkeit von höchstens 50 km/h angeordnet werden.		(2) Muß auf Straßen mit einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit über 50 km/h an einer Arbeitsstelle das Zeichen 208 aufgestellt werden, so soll ein Geschwindigkeitstrichter mit Endgeschwindigkeit von höchstens 50 km/h angeordnet werden.	
(3) Außerhalb von Ortschaften sollte zusätzlich Zeichen 276 angeordnet werden.		(3) Außerhalb von Ortschaften sollte zusätzlich Zeichen 276 angeordnet werden.	
zu Zeichen 209 bis 214 (Vorgeschriebene Fahrrichtung)	zu Zeichen 209 bis 214 (Vorgeschriebene Fahrrichtungen)	zu Zeichen 209 bis 214 (Vorgeschriebene Fahrrichtung/Fahrrichtungen)	
(4) Zeichen 209 bis 214 ohne Zusatzzeichen dürfen nur aufgestellt werden, wo andere Fahrrichtungen möglich sind, aber verboten werden müssen (Ziffer II VwV-StVO zu § 41 Zeichen 209 bis 214). Soll Anlieger-, Arbeitsstellen- und Linienverkehr, abweichend vom übrigen Verkehr, in einer Fahrrichtung erlaubt werden, ist dies mit Zeichen 209 bis 214 und einem Zusatzzeichen (z. B. Z 1020-30, Z 1026-32, Z 1026-35, Z 1028-30) anzugeben.	(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) Zeichen 209 bis 214 ohne Zusatzzeichen dürfen nur aufgestellt werden, wo andere Fahrrichtungen möglich sind, aber verboten werden müssen (Ziffer II VwV-StVO zu § 41 Zeichen 209 bis 214). Soll (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 Fahrrichtung erlaubt werden, ist dies mit Zeichen 209 bis 214 und einem Zusatzzeichen (z. B. Z 1020-30, Z 1026-32, Z 1026-35, Z 1028-30) anzugeben.	(4) Sollen Anlieger-, Arbeitsstellen- und Linienverkehr, abweichend vom übrigen Verkehr, in einer Fahrrichtung erlaubt werden, ist dies mit Zeichen 209 bis 214 und einem Zusatzzeichen (z. B. Z 1020-30, Z 1026-32, Z 1026-35, Z 1028-30) anzugeben.	

	zu Zeichen 220 (Einbahnstraße)	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.	(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.	Bei baustellenbedingten Anordnungen von Einbahnstraßen ist die Freigabe für entgegengerichteten Radverkehr zu prüfen.
zu Zeichen 222 (Vorgeschriebene Vorbeifahrt)	zu Zeichen 222 (Vorgeschriebene Vorbeifahrt)	zu Zeichen 222 (Vorgeschriebene Vorbeifahrt)	
(5) Das Zeichen 222 schreibt dem Kraftfahrer, an den es sich wendet, vor, an Hindernissen, die für ihn im Fahrtverlauf entstehen, auf der angezeigten Seite vorbeizufahren. Es liegt im Wesen des Zeichens, daß unmittelbar neben dem Schild vorbeigefahren wird. Deshalb soll es nur dort angewendet werden, wo zwischen dem Schild und dem Verkehrsteilnehmer, für den es gilt, Gegenverkehr nicht zugelassen ist (Ziffer V VwV-StVO zu § 41 Zeichen 222).		(5) Das Zeichen 222 schreibt dem Kraftfahrer, an den es sich wendet, vor, an Hindernissen, die für ihn im Fahrtverlauf entstehen, auf der angezeigten Seite vorbeizufahren. Es liegt im Wesen des Zeichens, daß unmittelbar neben dem Schild vorbeigefahren wird. Deshalb soll es nur dort angewendet werden, wo zwischen dem Schild und dem Verkehrsteilnehmer, für den es gilt, Gegenverkehr nicht zugelassen ist (Ziffer V VwV-StVO zu § 41 Zeichen 222).	
(6) Für den Fall, daß in der Mitte der Fahrbahn Inseln oder Fahrbahnteiler errichtet werden, ist an ihnen das Zeichen 222-20 (rechts vorbei) anzubringen. Es kann sich im Baustellenbereich auch empfehlen, diese Anweisungen durch Fahrstreifenbegrenzungen (Zeichen 295) oder Sperflächen (Zeichen 298) zu unterstreichen (Ziffer IV VwV-StVO zu § 41 Zeichen 222).	(6) Die Absicherung von Arbeitsstellen mit Absperrgeräten nach RSA macht die Anordnung von Zeichen 222 in der Regel entbehrlich. Im Übrigen vgl. Rn. 1 und 2 VwV-StVO zu Zeichen 222.	(6) Für den Fall, daß in der Mitte der Fahrbahn Inseln oder Fahrbahnteiler errichtet werden, ist an ihnen das Zeichen 222-20 (rechts vorbei) anzubringen. Es kann sich im Baustellenbereich auch empfehlen, diese Anweisungen durch Fahrstreifenbegrenzungen (Zeichen 295) oder Sperflächen (Zeichen 298) zu unterstreichen (Ziffer IV VwV-StVO zu § 41 Zeichen 222).	
(7) Es widerstrebt dem Sinn der Zeichen 222, wenn sowohl das Zeichen „Rechts vorbei“ als auch das Zeichen „Links vorbei“ an einem beidseitig umfahrbaren Hindernis auf der Fahrbahn angebracht wird. Dies ist erforderlichenfalls durch geeignete Maßnahmen, wie durch Aufstellung von Leitbaken mit nach beiden Seiten fallenden Streifen (z. B. Z 605-30 bis -32) oder durch Anbringung von Fahrbahnmarkierungen (Z 295 oder Z 298) zu verdeutlichen (Ziffer VI VwV-StVO zu § 41 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).	(7) Es widerstrebt dem Sinn der Zeichen 222, wenn sowohl das Zeichen „Rechts vorbei“ als auch das Zeichen „Links vorbei“ an einem (6) Die Absicherung von Arbeitsstellen mit Absperrgeräten nach RSA macht die Anordnung von Zeichen 222 in der Regel entbehrlich. Im Übrigen vgl. Rn. 1 und 2 VwV-StVO zu Zeichen 222.	Zeichen 222 wegen der Anordnung von Verkehrseinrichtungen in der Regel entbehrlich
	zu Zeichen 237 (Radweg), 240 und 241 (gemeinsamer/ getrennter Geh- und Radweg)	zu Zeichen 237 (Radweg), 240 und 241 (gemeinsamer/ getrennter Geh- und Radweg)	Einsatz von Leitplatten an Fahrbahnteilern
	siehe Teil B: Innerörtliche Straßen	siehe Teil B: Innerörtliche Straßen	
zu Zeichen 250 bis 253 (Verbot für Fahrzeuge aller Art und bestimmte Kraftfahrzeuge)	zu Zeichen 250 bis 253 (Verbot für Fahrzeuge aller Art, Kraftwagen und Kraftfahrzeuge über 3,5 t)	zu Zeichen 250 bis 253 (Verbot für Fahrzeuge aller Art, Kraftwagen und bestimmte 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. Z 1020-30, Z 1026-32, Z 1028-30), ist dann bereits am Beginn des Straßenabschnittes (Beginn der Umleitung) aufzustellen. Erforderlichenfalls kann zusätzlich angegeben werden, bis wohin die Zufahrt für Anlieger möglich ist (Zusatzzeichen 1028-33). Im übrigen sind die RUB zu beachten.	(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. Z 1020-30, Z 1026-32, Z 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.	(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. Z 1020-30, Z 1026-32, Z 1028-30), ist dann bereits am Beginn des Straßenabschnittes (Beginn der Umleitung) aufzustellen 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)	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).	(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).	Eingeschränkter Einsatz von Zeichen 259
zu Zeichen 264 und Zeichen 265 (Verbot für Fahrzeuge, deren Breite bzw. Höhe je einschließlich Ladung eine bestimmte Grenze überschreitet)	zu Zeichen 264 und Zeichen 265 (tatsächliche Breite bzw. Höhe)	zu Zeichen 264 und Zeichen 265 (Verbot für Fahrzeuge, deren tatsächliche Breite bzw. Höhe je einschließlich Ladung eine bestimmte Grenze überschreitet)	
(9) Zur Festlegung der zulässigen Breite (Z 264) ist der Verkehrsbereich an der engsten Stelle, abzüglich eines Sicherheitsabstandes von 2 x 0,25 m, zugrunde zu legen.	(10) Zur Festlegung der zulässigen Breite (Zeichen 264) ist der Verkehrsbereich an der engsten Stelle, abzüglich eines Sicherheitsabstandes von 2 x 0,25 m, zu Grunde zu legen.	(9) Zur Festlegung der zulässigen Breite (Zeichen 264) ist der Verkehrsbereich an der engsten Stelle, abzüglich eines Sicherheitsabstandes von 2 x 0,25 m, zugrunde zu legen.	
(10) Zeichen 265 ist entsprechend den Einschränkungen der lichten Breite oder Höhe im Bereich der Arbeitsstelle an der niedrigsten Stelle des Verkehrsbereiches bzw. einzelner Fahrstreifen gemäß Tabelle A-1 festzulegen (siehe auch Bild A-8).	(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).	(10) Zeichen 265 ist entsprechend den Einschränkungen der lichten Breite oder Höhe im Bereich der Arbeitsstelle an der niedrigsten Stelle des Verkehrsbereiches bzw. einzelner Fahrstreifen gemäß Tabelle A-1 festzulegen (siehe auch Bild A-14).	

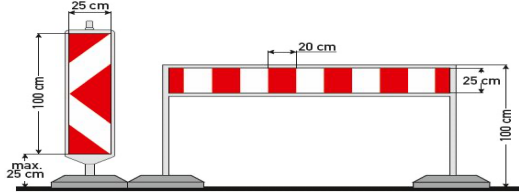
Tabelle A-1: Kennzeichnung von Bereichen mit beschränkter Durchfahrtshöhe bei Arbeitsstellen (bei geringeren Höhen entsprechend)			Tabelle A-1
Lichte Höhe in m	Zeichen	Sicherheitsabstand über dem Verkehrsbereich in m	
4,49 – 4,20	265-4,0*1	0,49 – 0,20	
4,19 – 4,10	265-3,9	0,29 – 0,20	
4,09 – 4,00	265-3,8	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	
*1 gilt für Bereiche, in denen während baulicher Maßnahmen eine gegenüber dem Vorherzustand geringere Höhe vorhanden ist. Ist nicht anzudeuten auf Kraftfahrstraßen und Autobahnen (§ 18 Absatz 1 Satz 2)			
(11) Die in den Zeichen 264 und 265 anzugebenden Abmessungen sind auf 0,1 m abzurunden. Die Einschränkungsbereiche sind durch Leitmale zu kennzeichnen (siehe A.4).	(12) Die in den Zeichen 264 und 265 anzugebenden Abmessungen sind auf 0,10 m abzurunden. Die Einschränkungsbereiche sind durch Leitmale zu kennzeichnen (siehe Abschnitt 4).	(44-12) Die in den Zeichen 264 und 265 anzugebenden Abmessungen sind auf 0,10 m abzurunden. Die Einschränkungsbereiche sind durch Leitmale zu kennzeichnen (siehe A-Abschnitt 4).	
zu Zeichen 274 (Zulässige Höchstgeschwindigkeit)	zu Zeichen 274 (Zulässige Höchstgeschwindigkeit)	zu Zeichen 274 (Zulässige Höchstgeschwindigkeit)	
(12) 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. Der Befolgungsgrad einer Geschwindigkeitsbeschränkung ist nur so gut, wie der Verkehrsteilnehmer ihre Notwendigkeit erkennen kann (zu Anordnungsvoraussetzungen und -kriterien für den Bereich von Arbeitsstellen analoge Anwendung der VwV-StVO zu § 41 zu Zeichen 274).	(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).	(44-13) 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. Der Befolgungsgrad einer Geschwindigkeitsbeschränkung ist nur so gut, wie der Verkehrsteilnehmer ihre Notwendigkeit erkennen kann (zu Anordnungsvoraussetzungen und -kriterien für den Bereich von Arbeitsstellen analoge Anwendung der VwV-StVO zu § 41 zu Zeichen 274).	
(13) Geschwindigkeitsbeschränkungen (Z 274) können nicht nur wegen zu geringer Fahrstreifenbreite, ungünstiger Kurvenführung (z. B. bei Fahrstreifenwechsel), wegen mangelnder Übersichtlichkeit oder wegen unzureichenden Zustandes der Fahrbahndecke (z. B. mit Zusatzzeichen 1006-32), sondern auch zum Schutz der im Arbeitsbereich Tätigen angeordnet werden (z. B. bei Arbeiten auf dem Seitenstreifen oder Standstreifen ohne Behinderung für den Verkehrsbereich).	(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).	(44-14) Geschwindigkeitsbeschränkungen (Zeichen 274) können nicht nur z. B. wegen zu geringer Fahrstreifenbreite, ungünstiger Kurvenführung (z. B. bei Fahrstreifenwechsel), wegen mangelnder Übersichtlichkeit oder wegen unzureichenden Zustandes der Fahrbahndecke (z. B. mit Zusatzzeichen 1006-32), sondern auch zum Schutz der im Arbeitsbereich Tätigen (z. B. Zeichen 101-52) angeordnet werden (z. B. bei Arbeiten auf dem Seitenstreifen oder Standstreifen ohne Behinderung für den Verkehrsbereich begründen diese nicht (siehe auch in den Teilen B bis D jeweils Abschnitt 2.3.2)).	
(14) Wird eine Geschwindigkeitsbeschränkung lediglich zum Schutz der in der Arbeitsstelle Beschäftigten ausgesprochen oder wird die zulässige Höchstgeschwindigkeit aus diesem Grunde auf ein besonders geringes Maß beschränkt, so muß die Beschränkung während der Zeit, in der nicht gearbeitet wird, aufgehoben oder auf einen höheren Wert angehoben werden.		(44-14) Wird eine Geschwindigkeitsbeschränkung lediglich zum Schutz der in der Arbeitsstelle Beschäftigten ausgesprochen oder wird die zulässige Höchstgeschwindigkeit aus diesem Grunde auf ein besonders geringes Maß beschränkt, so muß die Beschränkung während der Zeit, in der nicht gearbeitet wird, aufgehoben oder auf einen höheren Wert angehoben werden.	gestrichen
(15) Die zulässigen Geschwindigkeiten sind rechtzeitig vor der Arbeitsstelle stufenweise herabzusetzen (Geschwindigkeitstrichter). Die Geschwindigkeitsstufen sollen je 20 km/h (z. B. 70, 50, 30 bzw. 100, 80, 60) und der Mindestabstand zwischen ihnen dann auf Autobahnen und Straßen mit schnellem Verkehr je 200 m betragen (Ziffer V VwV-StVO zu § 41 Zeichen 274).		(45) Die zulässigen Geschwindigkeiten sind rechtzeitig vor der Arbeitsstelle stufenweise herabzusetzen (Geschwindigkeitstrichter). Die Geschwindigkeitsstufen sollen je 20 km/h (z. B. 70, 50, 30 bzw. 100, 80, 60) und der Mindestabstand zwischen ihnen dann auf Autobahnen und Straßen mit schnellem Verkehr je 200 m betragen (Ziffer V VwV-StVO zu § 41 Zeichen 274).	Geschwindigkeitstrichter
zu Zeichen 276 (Überholverbot für Fahrer von Kfz. aller Art)	zu Zeichen 276 (Überholverbot für Kfz aller Art)	zu Zeichen 276 (Überholverbot für Fahrer von Kfz. aller Art)	
(16) Zeichen 276 soll vor allem angewandt 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. Das Verbot kann auch zweckmäßig sein, um ein reibungsloses Einfädeln in eine Engstelle zu gewährleisten; in diesem Fall empfiehlt sich eine beidseitige Aufstellung (Ziffer I und II VwV-StVO zu § 41 Zeichen 276).	(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 VwVStVO 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.	(46-15) Zeichen 276 soll vor allem angewandt 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. Das Verbot kann auch zweckmäßig sein, um ein reibungsloses Einfädeln in eine Engstelle zu gewährleisten; in diesem Fall empfiehlt sich, soweit nicht die Anordnung von Zeichen 295 geboten ist, Außerorts ist eine beidseitige Aufstellung (Ziffer I und II 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 Zeichen 276). Die Anordnung von mehr als einem Fahrstreifen je Fahrtrichtung steht der Anordnung eines Überholverbotes für alle Kraftfahrzeuge in der Regel entgegen.	Überholverbote im Kontext zur VwV-StVO zu § 39 Absatz 1 anordnen
zu Zeichen 277 (Überholverbot für Fahrer von Kfz mit einem zul. Gesamtgewicht über 2,8t einschl. ihrer Anhänger und von Zugmaschinen, ausgenommen Personenkraftwagen und Kraftomnibusse)	zu Zeichen 277 (Überholverbot für Kraftfahrzeuge über 3,5 t)	zu Zeichen 277 (Überholverbot für Fahrer von Kfz mit einem zul. Gesamtgewicht Kraftfahrzeuge über 2,83,5 t einschl. ihrer Anhänger und von Zugmaschinen, ausgenommen Personenkraftwagen und Kraftomnibusse)	

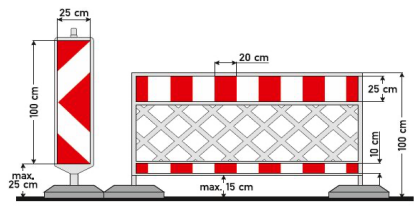
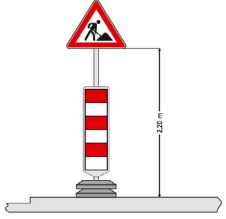
(17) Zeichen 277 wird in der Regel bei Arbeitsstellen außerhalb geschlossener Ortschaften nicht verwendet. Stattdessen ist es vor allem bei Richtungsfahrbahnen zweckmäßig, Zeichen 276 mit Zusatzzeichen 1049-13 aufzustellen, um Omnibusse und Pkw mit Anhänger einzuschließen.	(16) Zeichen 277 wird in der 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.	(17) Zeichen 277 wird in der Regel bei Arbeitsstellen außerhalb geschlossener Ortschaften nicht verwendet <u>angeordnet</u> . Stattdessen ist es vor allem bei <u>Fahrbahnen für eine Richtung</u> (Richtungsfahrbahnen) zweckmäßig, Zeichen 276 mit Zusatzzeichen 1049-13 <u>aufzustellen</u> anzuordnen , um Omnibusse und Pkw mit Anhänger einzuschließen.	
zu Zeichen 278 bis 282 (Ende von Streckenverboten)	zu Zeichen 278 bis 282 (Ende von streckenbezogenen Geschwindigkeitsbeschränkungen oder Überholverböten – Streckenverböte)	zu Zeichen 278 bis 282 (Ende von <u>Streckenverböten</u> <u>streckenbezogenen Geschwindigkeitsbeschränkungen</u> oder <u>Überholverböten</u> – <u>Streckenverböte</u>)	
(18) Das Ende einer Verbötsstrecke wird nicht gekennzeichnet, wenn das Streckenverbötszeichen zusammen mit einem Gefahrzeichen angebracht ist und sich aus der Örtlichkeit zweifelsfrei ergibt, von wo an die angezeigte Gefahr nicht mehr besteht (§ 41 Abs. 2 Nr. 7 vor Zeichen 278 StVO). Ob Zeichen 278 bis 282 fehlen dürfen, weil sich zweifelsfrei ergibt, wo die Arbeitsstelle nicht mehr besteht, ist sehr gründlich zu prüfen (Ziffer II VwV-StVO zu § 41 Zeichen 278 bis 282).	(17) Das Ende eines Streckenverbötes ist nicht gekennzeichnet, wenn das Verböten nur für eine kurze Strecke gilt und auf einem Zusatzzeichen die Länge des Streckenverbötes angegeben ist. Es ist auch nicht gekennzeichnet, wenn das Streckenverbötszeichen 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 (lfd. Nr. 55 Anlage 2).	(18) Das Ende eines Streckenverbötes ist nicht gekennzeichnet, wenn das Verböten nur für eine kurze Strecke gilt und auf einem Zusatzzeichen die Länge des Streckenverbötes angegeben ist. Es ist auch nicht gekennzeichnet, wenn das Streckenverbötszeichen zusammen mit einem Gefahrzeichen angebracht ist und sich aus der Örtlichkeit zweifelsfrei ergibt, von wo an die angezeigte Gefahr nicht mehr besteht (§ 41 Abs. 2 Nr. 7 vor Zeichen 278 StVO). Ob Zeichen 278 bis 282 fehlen dürfen, weil sich zweifelsfrei ergibt, wo die Arbeitsstelle nicht mehr besteht, ist sehr gründlich zu prüfen (lfd. Nr. Ziffer II VwV-StVO zu § 41 Zeichen 278 bis 282 Anlage 2).	
(19) An Arbeitsstellen von längerer Dauer soll außerorts und auf Autobahnen das Ende von Streckenverböten immer angezeigt werden. Zusatzzeichen werden dabei nicht angeordnet, auch wenn das Streckenverböten im Arbeitsstellenbereich nur auf bestimmte Fahrzeugarten bezogen war. Nur wo mehrere Streckenverböte enden, steht Zeichen 282.	(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 Streckenverböten im Arbeitsstellenbereich nur auf bestimmte Fahrzeugarten bezogen war. Nur wo mehrere Streckenverböte enden, steht Zeichen 282.	(19) An Arbeitsstellen von längerer Dauer soll <u>außerorts auf Landstraßen und auf Autobahnen</u> das Ende von Streckenverböten immer angezeigt werden. Zusatzzeichen werden dabei nicht angeordnet, auch wenn das Streckenverböten im Arbeitsstellenbereich nur auf bestimmte Fahrzeugarten bezogen war. Nur wo mehrere Streckenverböte enden, steht Zeichen 282.	
(20) Wird auf Autobahnen im Bereich von Arbeitsstellen eine generelle Geschwindigkeitsbegrenzung und ein Überholverböten für bestimmte Fahrzeuge des Schwerverkehr (z. B. durch Zusatzzeichen 1049-13) vorgesehen und wird der rechte Fahrstreifen getrennt von den übrigen Fahrstreifen durch die Arbeitsstelle geführt, so sollte das Überholverböten am Ende der Arbeitsstelle in der Regel erst 500 m hinter der Aufhebung der Geschwindigkeitsbegrenzung aufgehoben werden.	(19) Wird auf Autobahnen im Bereich von Arbeitsstellen eine generelle Geschwindigkeitsbeschränkung oder ein Überholverböten für Fahrzeugkombinationen oder bestimmte Fahrzeugarten durch Zusatzzeichen 1049-13 vorgesehen, ist zu prüfen, ob das Überholverböten 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.	(20) Wird auf Autobahnen im Bereich von Arbeitsstellen eine generelle <u>Geschwindigkeitsbegrenzung und Geschwindigkeitsbeschränkung</u> oder ein Überholverböten für <u>Fahrzeugkombinationen</u> oder bestimmte <u>Fahrzeuge des Schwerverkehr (z. B. Fahrzeugarten)</u> durch Zusatzzeichen 1049-13) vorgesehen und <u>wird der rechte Fahrstreifen getrennt von den übrigen Fahrstreifen durch die Arbeitsstelle geführt</u> , so sollte <u>ist zu prüfen, ob</u> das Überholverböten am Ende der Arbeitsstelle in der Regel erst 500 m hinter der Aufhebung der <u>Geschwindigkeitsbegrenzung aufgehoben werden soll</u> . Diese Fortführung der <u>Streckenverböte über den Arbeitsstellenbereich hinaus unterliegt dann einer gesonderten Anordnung der zuständigen Straßenverkehrsbehörde</u> .	
zu Zeichen 283 (Haltverböten) und Zeichen 286 (Eingeschränktes Haltverböten)	zu Zeichen 283 (Absolutes Haltverböten) und Zeichen 286 (Eingeschränktes Haltverböten)	zu Zeichen 283 (Absolutes Haltverböten) und Zeichen 286 (Eingeschränktes Haltverböten)	
(21) Zeichen 283 und 286 sind dort aufzustellen, wo infolge einer Arbeitsstelle die Verkehrssicherheit oder der Verkehrsablauf durch haltende Fahrzeuge beeinträchtigt (Z 283) bzw. die Abwicklung der Bauarbeiten behindert würde (Z 286). Das Haltverböten kann durch Zusatzzeichen zeitlich befristet werden, z. B. Z 1040-30/-31, 1042-30 bis -33 (Ziffer I und II VwV-StVO zu § 41 Zeichen 283 und Ziffer I und II VwV-StVO zu § 41 Zeichen 286).	(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 Haltverböten 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) Zeichen 283 und 286 sind dort <u>aufzustellen</u> anzuordnen , wo infolge einer Arbeitsstelle die Verkehrssicherheit oder der Verkehrsablauf durch haltende Fahrzeuge beeinträchtigt (<u>Z Zeichen 283</u>) bzw. die Abwicklung der Bauarbeiten behindert würde (<u>Z Zeichen 286</u>). Das Haltverböten kann durch Zusatzzeichen zeitlich befristet werden, z. <u>B. Z 1040-30/-31, 1042-30 bis -33 (Ziffer I und II VwV-StVO zu § 41 zu Zeichen 283 und Ziffer I und II VwV-StVO zu § 41 Zeichen 286)</u> .	
(21) Mobile, vorübergehend angeordnete Haltverböte durch Zeichen 283 und 286 heben Verkehrszeichen (z. B. Zeichen 290.1) oder Parkmarkierungen (lfd. Nr. 74, Anlage 2) auf, die das Parken erlauben (lfd. Nr. 61 Nr. 2 Anlage 2 StVO). Verkehrszeichen, die das Parken erlauben, brauchen nicht als ungültig gekennzeichnet, abgedeckt oder entfernt zu werden.	(21) Mobile, vorübergehend angeordnete Haltverböte durch Zeichen 283 und 286 heben Verkehrszeichen (z. B. Zeichen 290.1) oder Parkmarkierungen (lfd. Nr. 74, Anlage 2) auf, die das Parken erlauben (lfd. Nr. 61 Nr. 2 Anlage 2 StVO). Verkehrszeichen, die das Parken erlauben, brauchen nicht als ungültig gekennzeichnet, abgedeckt oder entfernt zu werden.	(21) Mobile, vorübergehend angeordnete Haltverböte durch Zeichen 283 und 286 <u>heben Verkehrszeichen (z. B. Zeichen 290.1) oder Parkmarkierungen (lfd. Nr. 74, Anlage 2) auf, die das Parken erlauben (lfd. Nr. 61 Nr. 2 Anlage 2 StVO). Verkehrszeichen, die das Parken erlauben, brauchen nicht als ungültig gekennzeichnet, abgedeckt oder entfernt zu werden.</u>	Neuregelung zur Außerkraftsetzungserfordernis temporär angeordneter Haltverböte
(22) Soll im Rahmen der Arbeiten be- und entladen werden, ist Zeichen 286 anzuordnen.	(22) Soll im Rahmen der Arbeiten be- und entladen werden, sollte Zeichen 286 angeordnet werden.	(22) Soll im Rahmen der Arbeiten be- und entladen werden, <u>ist sollte</u> Zeichen 286 <u>anzuordnen</u> angeordnet werden .	
(23) Haltverböte im Bereich geplanter Arbeitsstellen sollten rechtzeitig (etwa 72 Std.) vor Beginn einer Maßnahme mit einem Hinweis auf den Beginn der Verkehrsbeschränkung (Zusatzzeichen mit Datum und Uhrzeit) aufgestellt 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.	(23) Haltverböte im Bereich geplanter Arbeitsstellen <u>sollten rechtzeitig (etwa 72 Std.) sind mit einer Vorlaufzeit von mindestens drei vollen Tagen</u> vor Beginn einer Maßnahme mit einem Hinweis auf den Beginn der Verkehrsbeschränkung (Zusatzzeichen <u>mit Datum und Uhrzeit</u>) aufgestellt werden. <u>1040-34) anzuordnen.</u>	Drei volle Tage als Vorlaufzeit für Haltverböte
2.5 Beleuchtung von Verkehrsschildern		2.5 Beleuchtung von Verkehrsschildern	
(1) Reicht die Sichtbarkeit eines mit retroreflektierender Folie ausgestatteten Verkehrsschildes während der Dämmerung, bei Dunkelheit oder schlechten Sichtverhältnissen nicht aus, kann es beleuchtet werden. Dies wird in der Regel nur bei Verwendung der Folien der Bauart Typ 1 nach DIN 67520 Teil 2 in Betracht kommen. Gleichzeitig kann dadurch auch die Erkennbarkeit und Lesbarkeit der Zeichen verbessert werden. Ziffer III Nr. 6 VwV-StVO zu §§ 39 bis 43 ist zu beachten.	(1) Reicht die Sichtbarkeit eines mit retroreflektierender Folie ausgestatteten Verkehrsschildes während der Dämmerung, bei Dunkelheit oder schlechten Sichtverhältnissen nicht aus, kann es beleuchtet werden. Dies wird in der Regel nur bei Verwendung der Folien der Bauart Typ 1 nach DIN 67520 Teil 2 in Betracht kommen. Gleichzeitig kann dadurch auch die Erkennbarkeit und Lesbarkeit der Zeichen verbessert werden. Ziffer III Nr. 6 VwV-StVO zu §§ 39 bis 43 ist zu beachten.	(1) <u>Reicht die Sichtbarkeit eines mit retroreflektierender Folie ausgestatteten Verkehrsschildes während der Dämmerung, bei Dunkelheit oder schlechten Sichtverhältnissen nicht aus, kann es beleuchtet werden. Dies wird in der Regel nur bei Verwendung der Folien der Bauart Typ 1 nach DIN 67520 Teil 2 in Betracht kommen. Gleichzeitig kann dadurch auch die Erkennbarkeit und Lesbarkeit der Zeichen verbessert werden. Ziffer III Nr. 6 VwV-StVO zu §§ 39 bis 43 ist zu beachten.</u>	Beleuchtung von Verkehrszeichen nicht mehr

<p>(2) In der Regel sind die Beleuchtungskörper oberhalb der Verkehrszeichen anzubringen. Angestrahlte Verkehrszeichen sollen möglichst vollständig ausgeleuchtet und große Helligkeitsunterschiede vermieden werden. Eine den Gegenverkehr beeinträchtigende Blendung muß konstruktiv verhindert werden (z. B. durch Art und Anbringung der Leuchte, durch Verwendung von Blendschutzschildern in Farbe Grau). DIN 67521 ist zu beachten.</p>		<p>(2) In der Regel sind die Beleuchtungskörper oberhalb der Verkehrszeichen anzubringen. Angestrahlte Verkehrszeichen sollen möglichst vollständig ausgeleuchtet und große Helligkeitsunterschiede vermieden werden. Eine den Gegenverkehr beeinträchtigende Blendung muß konstruktiv verhindert werden (z. B. durch Art und Anbringung der Leuchte, durch Verwendung von Blendschutzschildern in Farbe Grau). DIN 67521 ist zu beachten.</p>	<p>vorgegeben, aber gestrichen</p>
<p>2.6 Vorübergehende Markierungen</p>	<p>2.6 Vorübergehend gültige Markierungen</p>	<p>2.6 Vorübergehende Vorübergehend gültige Markierungen</p>	
<p>(1) Vorübergehende Fahrbahnmarkierungen sind zur Führung des Verkehrs im Bereich der Arbeitsstellen besonders wichtig. Sie sollen in der in der StVO bzw. den RMS festgelegten Form in gelber Markierung oder gelben Markierungsknopffreien ausgeführt werden. Diese Markierungen heben die vorhandenen weißen Fahrstreifenbegrenzungen (Zeichen 295) und Leitlinien (Zeichen 340) auf, ohne daß diese entfernt oder abgedeckt werden müssen (§ 41 Abs. 4 StVO und VwV-StVO zu § 41 Abs. 4).</p>	<p>(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) Markierungsknopffreien, d) Markierungsleuchtknopffreien. Gelbe Markierungen oder gelbe Markierungsknopffreien können auch im Sockelbereich von temporär eingesetzten temporären Schutzvorrichtungen als Fahrbahnbegrenzung angebracht werden, wenn der Sockelbereich dafür geeignet ist.</p> <p>(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.</p> <p>(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 Nachsichtbarkeit bei Nässe (Typ II gemäß DIN EN 1436) ausgeführt werden. Dies sollte auch für vergleichbare Straßen zur Anwendung kommen. Auch Markierungsknopfe entsprechen in ihrer lichttechnischen Wirkung einer Typ II-Markierung.</p>	<p>(1) Vorübergehend Vorübergehend gültige Fahrbahnmarkierungen sind zur Führung des Verkehrs im Bereich der Arbeitsstellen besonders wichtig. Sie sollen in der in der StVO bzw. den RMS festgelegten Form in gelber Markierung oder gelben Markierungsknopffreien ausgeführt werden. Diese, 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) Markierungsknopffreien, d) Markierungsleuchtknopffreien. Gelbe Markierungen oder gelbe Markierungsknopffreien können auch im Sockelbereich von temporär eingesetzten temporären Schutzvorrichtungen als Fahrbahnbegrenzung angebracht werden, wenn der Sockelbereich dafür geeignet ist.</p> <p>(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.</p> <p>(3) Vorübergehend gültige Markierungen sind gelb und heben die vorhandenen weißen Fahrstreifenbegrenzungen (Zeichen 295) und Leitlinien (Zeichen 340) auf. Fahrmarkierungen auf (§ 39 Absatz 5), ohne dass diese entfernt oder abgedeckt ungültig gemacht werden müssen (§ 41 Abs. 4 StVO und VwV-StVO zu § 41 Abs. 4). 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 Nachsichtbarkeit bei Nässe (Typ II gemäß DIN EN 1436) ausgeführt werden. Dies sollte auch für vergleichbare Straßen zur Anwendung kommen. Auch Markierungsknopfe entsprechen in ihrer lichttechnischen Wirkung einer Typ II-Markierung.</p>	<p>Anpassung an geänderte Vorschriften</p>
<p>(2) Falls ständige Markierungen bei Verkehrsführungen in Arbeitsstellen, insbesondere in Verschwenkungs-, Kreuzungs- und Einmündungsbereichen Anlaß zu Mißverständnissen bei den Verkehrsteilnehmern geben, sind diese Markierungen je nach Markierungsbild a) zu entfernen, b) abzudecken, c) in Gelb auszukreuzen oder d) in Gelb zu ergänzen.</p>	<p>(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.</p>	<p>(2) Falls ständige 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 a) zu entfernen, b) abzudecken, c) in Gelb auszukreuzen oder d) in Gelb ausnahmsweise zu ergänzen/entfernen.</p>	
	<p>(5) Die vorübergehend gültigen Markierungen von Ausfädelungstreifen und Verflechtungstreifen im Arbeitsstellenbereich sollen in Abweichung von den RMS generell als unterbrochene Breitstriche mit 3 m Länge, von Einfädelungstreifen als unterbrochene Breitstriche mit 1,5 m Länge ausgeführt werden.</p>	<p>(5) Die vorübergehend gültigen Markierungen von Ausfädelungstreifen und Verflechtungstreifen im Arbeitsstellenbereich sollen in Abweichung von den RMS generell als unterbrochene Breitstriche mit 3 m Länge, von Einfädelungstreifen als unterbrochene Breitstriche mit 1,5 m Länge ausgeführt werden.</p>	<p>Markierung von Aus-Verflechtungs- und Einfädelungstreifen</p>
	<p>(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).</p>	<p>(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).</p>	<p>Vorschalten einer Warnlinie vor Fahrstreifenbegrenzungsbeginn</p>
<p>(3) Bei Längsmarkierungen in Verschwenkungs-, Kreuzungs- und Einmündungsbereichen sind mögliche Verkehrsbeeinträchtigungen mit besonderer Sorgfalt zu prüfen und ggf. geeignete Maßnahmen zu treffen.</p>	<p>(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).</p>	<p>(7) Bei Längsmarkierungen in Verschwenkungs-, Kreuzungs- und Einmündungsbereichen sind mögliche Verkehrsbeeinträchtigungen mit besonderer Sorgfalt zu prüfen (z. B. eindeutige Verkehrsführung) und ggf. gegebenenfalls geeignete Maßnahmen zu treffen. (Berücksichtigung der Schleppkurven von Lkw und Kraftomnibussen).</p>	
<p>(4) Wird durch Verkehrsführungen in Arbeitsstellen die durch weiße Pfeilzeichen vorgegebene Fahrtrichtung geändert und/oder ergänzt, so ist die Änderung und/oder Ergänzung in jedem Fall durch gelbe Pfeilzeichen vorzunehmen; ungültige weiße Pfeilzeichen oder ungültige Teile davon sind gelb auszukreuzen.</p>		<p>(4) Wird durch Verkehrsführungen in Arbeitsstellen die durch weiße Pfeilzeichen vorgegebene Fahrtrichtung geändert und/oder ergänzt, so ist die Änderung und/oder Ergänzung in jedem Fall durch gelbe Pfeilzeichen vorzunehmen; ungültige weiße Pfeilzeichen oder ungültige Teile davon sind gelb auszukreuzen.</p>	<p>gestrichen wegen 39 Absatz 5</p>


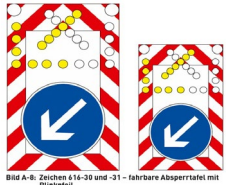
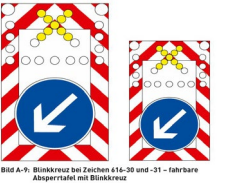
	(8) Bei Änderungen der durch weiße Pfeilzeichen (Zeichen 297) vorgegebenen Fahrrichtungen im Arbeitsstellenbereich gilt Folgendes: – Ungültige weiße Pfeilzeichen sind auszukreuzen oder ausnahmsweise zu entfernen und durch vorübergehend gültige gelbe Pfeilzeichen zu ersetzen. – Entfallen einzelne Fahrrichtungen, können die ungültigen Teile der weißen Pfeilzeichen gelb ausgekreuzt werden. – Ergänzungen der weißen Pfeilzeichen sind nicht zulässig.	(8) Bei Änderungen der durch weiße Pfeilzeichen (Zeichen 297) vorgegebenen Fahrrichtungen im Arbeitsstellenbereich gilt Folgendes: – Ungültige weiße Pfeilzeichen sind auszukreuzen oder ausnahmsweise zu entfernen und durch vorübergehend gültige gelbe Pfeilzeichen zu ersetzen. – Entfallen einzelne Fahrrichtungen, können die ungültigen Teile der weißen Pfeilzeichen gelb ausgekreuzt werden. – Ergänzungen der weißen Pfeilzeichen sind nicht zulässig.	Keine gelbe Ergänzung zu weißen Pfeilzeichen zulässig																					
(5) Alle Längsmarkierungen mit Ausnahme der unterbrochenen Fahrbahnbegrenzung können auch mit Markierungsknopfen ausgeführt werden. Der Knopfabstand ist in Tabelle A-2 festgelegt.	(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).	(9) Alle Längsmarkierungen mit Ausnahme der unterbrochenen Fahrbahnbegrenzung breiten Leitlinie nach § 7a (unterbrochener Breitstrich nach RMS) können auch mit Markierungsknopfen ausgeführt werden. Der Knopfabstand ist in der Tabelle A-2 festgelegt.																						
(6) Bei Verwendung von Markierungsknopfen auf Markierungsfolie beträgt der Abstand grundsätzlich 1 m.	(6) Bei Verwendung von Markierungsknopfen, Sie sollen nur dann anstelle der Markierungslinien verwendet werden, wenn dies aus technischen Gründen zweckmäßig ist, z. B. auf Markierungsfolie beträgt der Abstand grundsätzlich 1 m Pflasterdecken (Rn. 51 VwV-StVO zu den §§ 39 bis 43).		Markierungsknopfe nur bei technischer Notwendigkeit																					
	<p>Tabelle A-2: Abstände von Markierungsknopfen</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>Zeichen</th> <th>innerörtliche Straßen in m</th> <th>Landstraßen in m</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>295</td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>Fahrstreifenbegrenzung</td> <td>0,50</td> <td>0,50</td> </tr> <tr> <td>Fahrbahnbegrenzung</td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>- im Regelfall</td> <td>0,50</td> <td>3,00</td> </tr> <tr> <td>- im Verschwenkungsbereich</td> <td>0,50</td> <td>0,50</td> </tr> <tr> <td>340</td> <td>0,33</td> <td>0,50</td> </tr> </tbody> </table>	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		Tabelle A-2
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																						
(7) Doppellinien aus Markierungsknopfen und ggf. kleinen Sichtzeichen zur Trennung von entgegengesetzten (Behelfs)Fahrestreifen auf einer Fahrbahn sind gemäß Bild A-1 auszuführen.	(10) Doppellinien, gegebenenfalls mit kleinen Sichtzeichen, zur Trennung von entgegengesetzten Behelfs-Fahrestreifen auf einer Fahrbahn sind gemäß Bild A-2 auszuführen. Sichtzeichen sind verkehrstechnische Elemente, die einer verkehrstechnischen 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.	(7.10) Doppellinien aus Markierungsknopfen und ggf. gegebenenfalls mit kleinen Sichtzeichen, zur Trennung von entgegengesetzten Behelfs-Fahrestreifen auf einer Fahrbahn sind gemäß Bild A-2 auszuführen. Sichtzeichen sind verkehrstechnische Elemente, die einer verkehrstechnischen 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.	Sichtzeichen (Bischoffsmützen) sind einer Anordnung nicht zugängliche verkehrstechnische Elemente																					
	 <p>Bild A-2: Doppellinie und kleine Sichtzeichen (S)</p>		Bild A-2																					
3 Verkehrseinrichtungen	3 Verkehrseinrichtungen und Warneinrichtungen	3 Verkehrseinrichtungen und Warneinrichtungen																						
3.0 Allgemeines	3.1 Allgemeines	3.01 Allgemeines																						
(1) Verkehrseinrichtungen sind entsprechend § 43 Abs. 1 StVO u. a. Absperrgeräte, Leiteinrichtungen sowie Blinklicht- und Lichtzeichenanlagen.	(1) Verkehrseinrichtungen sind entsprechend § 43 Absatz 1 u. a. Absperrgeräte, Leiteinrichtungen, Leitschwellen sowie Blinklicht- und Lichtzeichenanlagen.	(1) Verkehrseinrichtungen sind entsprechend § 43 Abs. Absatz 1 StVO u. a. Absperrgeräte, Leiteinrichtungen, Leitschwellen sowie Blinklicht- und Lichtzeichenanlagen.																						
(2) Regelungen durch Verkehrseinrichtungen gehen den allgemeinen Verkehrsregeln vor (§ 43 Abs. 2 StVO).	(2) Regelungen durch Verkehrseinrichtungen gehen den allgemeinen Verkehrsregeln vor (§ 43 Absatz 2).	(2) Regelungen durch Verkehrseinrichtungen gehen den allgemeinen Verkehrsregeln vor (§ 43 Abs. Absatz 2 StVO).																						
	(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) 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).	Bei Verkehrseinrichtungen sind die TL die anerkannten Gütebedingungen																					
3.3 Lichtsignalanlagen (Lichtzeichenanlagen)	3.2 Temporäre Wechsellichtzeichen	3.2 Temporäre Wechsellichtzeichen 3.2 Lichtsignalanlagen (Lichtzeichenanlagen)																						

<p>(1) Im Bereich von Arbeitsstellen werden transportable Lichtsignalanlagen als vorübergehende Einrichtungen eingesetzt. 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.</p>	<p>(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.</p>	<p>(1) Im Bereich von Arbeitsstellen werden transportable Lichtsignalanlagen <u>temporäre Lichtzeichenanlagen</u> als vorübergehende Einrichtungen eingesetzt, angeordnet. <u>Ihre Anordnung ist auf das zwingend erforderliche Maß zu beschränken (RILSA)</u>. 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. <u>Diese Situationen stellen für Blinde und sehbehinderte Menschen eine besondere Herausforderung dar. Deshalb sind in diesen Fällen Zusatzeinrichtungen für Blinde und Sehbehinderte vorzusehen.</u></p>	<p>Bei temporären FG-LSA Zusatzeinrichtungen für Sehbehinderte und Blinde vorsehen</p>
<p>(2) Sie können auch ersatzweise für Lichtsignalanlagen im Bereich von Knotenpunkten eingesetzt werden, wenn solche Anlagen arbeitsstellenbedingt vorübergehend abgeschaltet oder variabel gesteuert werden müssen.</p>	<p>(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.</p>	<p>(2) Sie können auch ersatzweise für <u>Lichtsignalanlagen im Bereich von Knotenpunkten</u> stationäre Lichtzeichenanlagen eingesetzt werden, wenn solche Anlagen arbeitsstellenbedingt vorübergehend abgeschaltet <u>oder variabel gesteuert</u> werden müssen <u>oder nicht an die geänderten Verkehrsverhältnisse angepasst werden können</u>. Dann sollten sie in der technischen Ausrüstung (z. B. ÖPNV-Beschleunigung, <u>Zusatzeinrichtungen für Blinde und Sehbehinderte</u>) diesen entsprechen und die Taster an der abgeschalteten Anlage abgedeckt werden.</p>	<p>Bei Ersatzsignalanlagen sind die Taster der abgeschalteten Anlage auch für Blinde spürbar abzudecken</p>
<p>(3) Für Planung und Berechnung der Engstellensignalisierung sind die Regelungen der „Richtlinien für Lichtsignalanlagen (RILSA 92) – Lichtzeichenanlagen für den Straßenverkehr“, Anhang G, zu beachten. Für den Einsatz transportabler Lichtsignalanlagen an Knotenpunkten wird auf Absatz 10.5 der RILSA verwiesen.</p>	<p>(3) Einsatz, Planung und Berechnung von Lichtzeichenanlagen in Arbeitsstellen richten sich nach den Regelungen der RILSA.</p>	<p>(3) Für Einsatz, Planung und Berechnung der Engstellensignalisierung sind die Regelungen der „Richtlinien für Lichtsignalanlagen (RILSA 92) – Lichtzeichenanlagen für den Straßenverkehr“, Anhang G, zu beachten. Für den Einsatz transportabler Lichtsignalanlagen an Knotenpunkten wird auf Absatz 10.5 der RILSA verwiesen. <u>(von Lichtzeichenanlagen) im Zusammenhang mit in Arbeitsstellen richten sich nach den Regelungen der RILSA.</u></p>	
<p>(4) Lichtsignalanlagen (Lichtzeichenanlagen) im Zusammenhang mit Arbeitsstellen sind mit allen Festlegungen durch die zuständige Behörde anzuordnen.</p>	<p>(4) Lichtzeichenanlagen sind mit allen verhaltensrelevanten Festlegungen (Signallage, Phasenfolge, Signalzeiten) durch die zuständige Behörde anzuordnen. Dies gilt auch für Handschaltungen.</p>	<p>(4) <u>Lichtzeichenanlagen</u> sind mit allen <u>verhaltensrelevanten</u> Festlegungen (Signallage, Phasenfolge, Signalzeiten) durch die zuständige Behörde anzuordnen. <u>Dies gilt auch für Handschaltungen.</u></p>	
<p>(5) Je Fahrtrichtung ist mindestens ein Signalgeber auf der rechten Fahrbahnseite erforderlich. Weitere Signalgeber auf der linken Seite und/oder über der Fahrbahn können in besonderen Fällen notwendig sein.</p>	<p>(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.</p>	<p>(5) Je Fahrtrichtung ist mindestens ein Signalgeber <u>aufrechts neben der rechten Fahrbahnseite</u> <u>Fahrbahn</u> erforderlich. Weitere Signalgeber auf der linken Seite <u>und/oder</u> über der Fahrbahn können in besonderen Fällen <u>notwendiger</u> <u>erforderlich</u> sein.</p>	
<p>(6) In der Regel sind die Signalgeber neben dem rechten Fahrstreifen aufzustellen. Im Bereich des rechten Fahrstreifenrandes dürfen sie in Ausnahmefällen nur aufgestellt werden, wenn dadurch der vorbeifließende Verkehr nicht behindert bzw. keine zusätzliche Engstelle geschaffen wird. Der Signalgeber kann jedoch auf dem Fahrstreifen aufgestellt werden, wenn dieser nachfolgend durch die Arbeitsstelle eingengt wird.</p>	<p>(6) Geh- und Radwege dürfen durch die Aufstellung von Lichtzeichenanlagen nicht unter die im Teil B, Abschnitt 2.4.1 angegeben Mindestbreiten eingengt 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 eingengt wird.</p>	<p>(6) In der Regel sind Geh- und Radwege dürfen durch die Signalgeber neben dem rechten Fahrstreifen aufzustellen. Aufstellung von Lichtzeichenanlagen nicht unter die im Teil B, Abschnitt 2.4.1 angegeben Mindestbreiten eingengt werden. Im Bereich des rechten <u>Fahrstreifenrandes</u> <u>Fahrstreifenrands</u> dürfen sie in Ausnahmefällen nur aufgestellt werden, wenn dadurch der vorbeifließende Verkehr nicht behindert bzw. keine zusätzliche Engstelle geschaffen wird. <u>Der Signalgeber kann Sie können</u> jedoch auf dem Fahrstreifen aufgestellt werden, wenn dieser <u>unmittelbar</u> nachfolgend durch die Arbeitsstelle eingengt wird.</p>	
<p>(7) Haltlinien (Z 294) sind an signalisierten Engstellen in der Regel entbehrlich.</p>		<p>(7) Haltlinien (Z 294) sind an signalisierten Engstellen in der Regel entbehrlich.</p>	<p>Keine Regelung zu Haltlinien mehr</p>
<p>(8) Eine transportable Lichtsignalanlage ist im Bereich von Knotenpunkten insbesondere bei einer längeren Betriebsunterbrechung einer vorhandenen Lichtsignalanlage als Folge einer Arbeitsstelle einzusetzen. Der Einsatz von Polizei für planbare, längere Betriebsunterbrechungen ist auszuschließen. Im übrigen ist er auf das unbedingt notwendige Maß zu begrenzen (siehe RILSA 92 Abs. 10.5.1).</p>		<p>(8) Eine transportable Lichtsignalanlage ist im Bereich von Knotenpunkten insbesondere bei einer längeren Betriebsunterbrechung einer vorhandenen Lichtsignalanlage als Folge einer Arbeitsstelle einzusetzen. Der Einsatz von Polizei für planbare, längere Betriebsunterbrechungen ist auszuschließen. Im übrigen ist er auf das unbedingt notwendige Maß zu begrenzen (siehe RILSA 92 Abs. 10.5.1).</p>	<p>gestrichen</p>
<p>(9) Eine Information über den jeweils zuständigen Stördienst und dessen Telefonnummer ist am Steuergerät der Lichtsignalanlage anzubringen.</p>	<p>(7) Eine Information über den jeweils zuständigen Stördienst und dessen Telefonnummer ist am Steuergerät der Lichtsignalanlage anzubringen.</p>	<p>(9) <u>Eine Information über den jeweils zuständigen Stördienst/Unstördienst</u> und dessen Telefonnummer ist am <u>-Steuergerät der Lichtsignalanlage/Lichtzeichenanlage</u> anzubringen.</p>	
<p></p>	<p>3.3 Dauerlichtzeichen (§ 37 Absatz 3)</p>	<p>3.3 Dauerlichtzeichen (§ 37 Absatz 3)</p>	
<p></p>	<p>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 Schrägbalen 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.</p>	<p><u>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 Schrägbalen 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.</u></p>	<p>Neu</p>

3.1 Absperrgeräte	3.4 Absperrgeräte	3.4 Absperrgeräte	
3.1.0 Allgemeines	3.4.1 Allgemeines	3.4.1.0 Allgemeines	
(1) Absperrgeräte sind entsprechend § 43 Abs. 3 Nr. 2 StVO Absperrschranken, Leitbaken oder Warnbaken, Leitkegel und fahrbare Absperrtafeln. Für die Ausgestaltung und Beschaffenheit gelten Ziffer II und III VwV-StVO zu § 43 Abs. 3 Nr. 2.	(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.	(1) Einrichtungen zur Kennzeichnung von Arbeitsstellen (Absperrgeräte) sind entsprechend § 43 Abs. 3 Nr. 2 Anlage 4 Abschnitt 1 StVO und VzKat Absperrschranken, Absperrschrankengitter (siehe Abschnitt 3.4.2 Absatz 4), Leitbaken oder Leitkegel, Warnbaken, Leitkegel, Leitschwellen und Leitborde sowie fahrbare Absperrtafeln. Für die Ausgestaltung und Beschaffenheit gelten Ziffer II und III Rn. 57 VwV-StVO zu den §§ 39 - 43 Abs. 3 Nr. 2.	
(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.	(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.	(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.	(3) Auf eine gut sichtbare und standsichere Aufstellung sollte geachtet werden.	(3) Auf eine gut sichtbare und standsichere Aufstellung sollte geachtet werden.	
(4) Für die Ausführung sind Folien mindestens der Bauart Typ 1 nach DIN 67520, Teil 2 zu verwenden.	(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.	(4) Für die Ausführung sind grundsätzlich Folien mindestens der Bauart Typ 1 Reflexionsklasse RA2 nach DIN 67520, Teil 2 sowie die Farben nach DIN 6171 zu verwenden. Bei Absperrschranken oder Absperrschrankengittern in der Längsabsperzung genügt RA1.	Absperrschrankengitter sind Folien RA2 auszustatten, sofern sie nicht zur Längsabsperzung dienen.
3.1.1 Absperrschranken	3.4.2 Absperrschranken, Absperrschrankengitter	3.4.2 Absperrschranken (2) Absperrschrankengitter	
(1) Absperrschranken (Z 600) für Längs- und Querabsperungen im Bereich von Fahrbahnen haben in der Regel eine Höhe von 250 mm (zu Teil- und Vollsperrung sowie Anordnung und Farbe von Warnleuchten siehe A.3.2.2).	(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).	(1) Absperrschranken (Zeichen 600) für Längs- und Querabsperungen im Bereich von Fahrbahnen haben in der Regel eine Höhe von 250 mm 25 cm (zu Teilsperrungen und Vollsperrung teilweisen Sperrungen sowie Anordnung und Farbe von Warnleuchten siehe A. Abschnitt 3.2.2.4).	
(2) Die Oberkante der Absperrschranke muß 1 m über der Aufstellfläche liegen.	(2) Die Oberkante der Absperrschranke muss 100 cm über der Aufstellfläche liegen.	(2) Die Oberkante der Absperrschranke muß 1 m muss 100 cm über der Aufstellfläche liegen.	
(3) Bei Querabsperungen auf Fahrbahnen im Rahmen einer Teilsperrung muß neben der Absperrschranke eine Leitbake eingesetzt werden (Bild A-2).	(3) Bei Querabsperungen auf Fahrbahnen im Rahmen einer Teilsperrung muss neben der Absperrschranke eine Leitbake eingesetzt werden (Bild A-3). Absperrschrankengitter mit einer Leitbake können alternativ eingesetzt werden. Rahmen und Gitter dürfen die Erkennbarkeit des Verkehrszeichenbildes nicht beeinträchtigen. Absperrschrankengitter sind anzuordnen, wo Fußverkehr zugelassen ist.	(3) Bei Querabsperungen auf Fahrbahnen im Rahmen einer Teilsperrung muß muss neben der Absperrschranke eine Leitbake eingesetzt werden (Bild A-2-3). Absperrschrankengitter mit einer Leitbake können alternativ eingesetzt werden. Rahmen und Gitter dürfen die Erkennbarkeit des Verkehrszeichenbildes nicht beeinträchtigen. Absperrschrankengitter sind anzuordnen, wo Fußverkehr zugelassen ist.	Im Fahrbahnbereich ist sowohl die Anordnung von Absperrschranken als auch von Absperrschrankengittern zulässig
	 <p>Bild A-3: Absperrschranke mit Leitbake als Teilsperrung auf Fahrbahnen</p>		Bild A-3
	(4) Absperrschrankengitter sind Rahmenkonstruktionen von 100 cm Höhe mit Gitterfüllung. Sie tragen oben Zeichen 600 (Absperrschranke), Höhe 25 cm, unten eine Blindentaste. Die Taste 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 Taste Bodenberührung haben und eine Höhe von mindestens 25 cm aufweisen.	(4) Absperrschrankengitter sind Rahmenkonstruktionen von 100 cm Höhe mit Gitterfüllung. Sie tragen oben Zeichen 600 (Absperrschranke), Höhe 25 cm, unten eine Blindentaste. Die Taste 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 Taste Bodenberührung haben und eine Höhe von mindestens 25 cm aufweisen.	Beträgt der Abstand zwischen Absperrschrankengitter und Baugrube (Vertiefung) weniger als 30 cm müssen die Tasten Bodenberührung haben und eine Bauhöhe von 25 cm aufweisen

	 <p>Bild A-4: Absperrschrankengitter mit Leitbake</p>		Bild A-4
	<p>(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.</p>	<p><u>(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.</u></p>	Einsatzgrenzen von Sperrpfosten
	 <p>Bild A-5: Sperrpfosten, hier: Kennzeichnung eines Hindernisses neben der Fahrbahn (Schematische Darstellung)</p>		Bild A-5
<p>(4) Für Absperungen im Bereich von Geh- und Radwegen sind in der Regel 100 mm hohe Absperrschranken zu verwenden.</p>		<p><u>(4) Für Absperungen im Bereich von Geh- und Radwegen sind in der Regel 100 mm hohe Absperrschranken zu verwenden.</u></p>	Die Regelbauhöhe für Zeichen 600 im Geh- und Radwegbereich ist nicht mehr vorgeschrieben
<p>(5) Richtungstafeln in Kurven (Z 625) dürfen in der Regel nicht als Ersatz für Absperrschranken eingesetzt werden.</p>	<p>(6) Richtungstafeln in Kurven (Zeichen 625) dürfen nicht als Ersatz für Absperrschranken eingesetzt werden.</p>	<p><u>(6) Richtungstafeln in Kurven (Zeichen 625) dürfen in der Regel nicht als Ersatz für Absperrschranken eingesetzt werden.</u></p>	
<p>(6) Als besondere Warneinrichtung für Blinde müssen im Bereich von Aufgrabungen auf oder neben Gehwegen und Notwegen sowie in Fußgängerbereichen oder -zonen unter Absperrschranken in der Regel zusätzlich Tastleisten angebracht werden; in anderen Fällen können sie angebracht werden. Die Tastleiste ist entsprechend einer Absperrschranke von 100 mm Höhe zu gestalten. Ihre Unterkante (bei rohrförmiger Ausbildung die Mitte des Rohrquerschnittes) darf nicht höher als 150 ± 5 mm angebracht werden.</p>		<p><u>(6) Als besondere Warneinrichtung für Blinde müssen im Bereich von Aufgrabungen auf oder neben Gehwegen und Notwegen sowie in Fußgängerbereichen oder -zonen unter Absperrschranken in der Regel zusätzlich Tastleisten angebracht werden; in anderen Fällen können sie angebracht werden. Die Tastleiste ist entsprechend einer Absperrschranke von 100 mm Höhe zu gestalten. Ihre Unterkante (bei rohrförmiger Ausbildung die Mitte des Rohrquerschnittes) darf nicht höher als 150 ± 5 mm angebracht werden.</u></p>	Generalregelung zum Einsatz von Absperrschrankengittern in Absatz 4 macht die Spezialregelung entbehrllich
<p>3.1.2 Leitbaken, Warnbaken</p>	<p>3.4.3 Leitbaken, Warnbaken, Leitplatten</p>	<p>3.1-24.3 Leitbaken, Warnbaken, Leitplatten</p>	
<p>(1) Leitbaken (Z 605) haben eine Regelgröße von 1000 x 250 mm, auf Leitschwellen und -borden sowie Bauzäunen von 500 x 125 mm. In der Regel werden einseitige Leitbaken aufgestellt. Doppelseitige Leitbaken werden nur dann verwendet, wenn die gleiche Fahrbahn auch vom Gegenverkehr benutzt wird und der Gegenverkehr nicht durch Markierungen oder bauliche Leitelemente abgetrennt ist.</p>	<p>(1) Leitbaken (Zeichen 605) haben eine Regelgröße von 100 cm x 25 cm, auf Leitschwellen und -borden sowie an Bauzäunen von 50 cm x 12,5 cm. In Nachtaustellen sollten Leitbaken mindestens der Größe 75 cm x 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 ist. Soweit die Regelpläne nicht ausdrücklich doppelseitige Leitbaken vorsehen, sind deshalb einseitige Leitbaken zu verwenden.</p>	<p><u>(1) Leitbaken (Zeichen 605) haben eine Regelgröße von 1000 x 250 mm 100 cm x 25 cm, auf Leitschwellen und -borden sowie an Bauzäunen von 500 x 125 mm 50 cm x 12,5 cm. In Nachtaustellen sollten Leitbaken mindestens der Größe 75 cm x 18,75 cm eingesetzt werden. In der Regel werden sind einseitige Leitbaken angeordnet. Doppelseitige Leitbaken werden nur dann verwendet, wenn die gleiche Fahrbahn auch vom Gegenverkehr benutzt wird und der Gegenverkehr nicht durch Markierungen oder bauliche Leitelemente abgetrennt ist. Fahrstreifenbegrenzungen (Zeichen 295), Leitschwellen (Zeichen 628) oder Leitborde (Zeichen 629) abgetrennt ist. Soweit die Regelpläne nicht ausdrücklich doppelseitige Leitbaken vorsehen, sind deshalb einseitige Leitbaken zu verwenden.</u></p>	Klarstellung zum Einsatz einseitiger und doppelseitiger Leitbaken

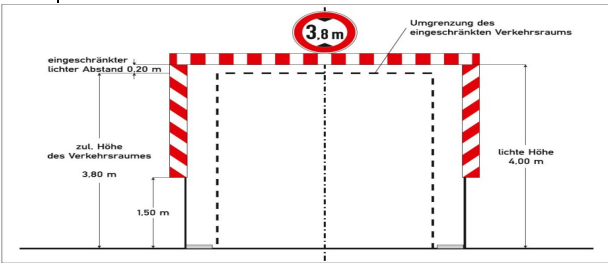
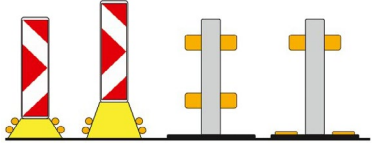
	<p>Bild A-6: Pfeilbake (links), Schraffenbake (rechts)</p>		Bild A-6
	(2) Leitbaken sollen innerhalb eines Abschnittes (Längs-, Querabspernung) mit einheitlichem Verkehrszeichenbild angeordnet werden. Sind Markierungen vorhanden, beträgt der lichte Abstand zwischen Fahrbahnbegrenzung und der Kante von Leitbaken 0,25 m.	(2) Leitbaken <u>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.</u>	Kombinationsmöglichkeiten beim Einsatz von Pfeil- und Schraffenbaken
(2) Leitbaken müssen so aufgestellt werden, daß die schrägen Streifen zum Verkehrsbereich hin fallen und das Bakenblatt etwa senkrecht zur Verkehrsrichtung steht.	(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.	(3) Leitbaken gemäß Zeichen 605-10 und -20 müssen so aufgestellt werden, daß die schrägen Streifen Schraffen zum Verkehrsbereich hin fallen und abfallen . Bei Leitbaken gemäß Zeichen 605-11 und -21 muss die Pfeilspitze des Verkehrszeichenbildes zum Verkehrsbereich weisen. Sie müssen so aufgestellt werden, dass das Bakenblatt Leitbakenblatt etwa senkrecht zur Verkehrsrichtung steht.	
(7) Leitbaken dienen nur zur Verkehrsführung auf der Fahrbahn (Längs- und spitzwinklige Querabspernung). Zur Absicherung von Baugruben oder auf Geh- und Radwegen sind sie unzulässig.	(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.	(7) Leitbaken dienen nur zur Verkehrsführung auf der Fahrbahn (Längs- und spitzwinklige Querabspernung). <u>Zur Absicherung von Baugruben oder auf Geh- und Radwegen sind sie unzulässig. Kleine Leitbaken sind auf Sonderwegen für Radfahrer zulässig.</u>	Absatz gewechselt 7 zu 4
	(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.	(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.	
(3) 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.	(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.	(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.	
(4) Auf Warnleuchten kann ebenfalls verzichtet werden, wenn diese sich infolge hoher Umfeldleuchtdichte nicht einschalten. 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.	(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.	(4) Auf Warnleuchten kann ebenfalls verzichtet werden, wenn diese sich infolge hoher Umfeldleuchtdichte nicht einschalten würden . Hierbei muß <u>sich</u> 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.	
(5) 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.	(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.	(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.	
(6) Bei spitzwinkligen Teilspernungen können in begrenzten Ausnahmefällen Warnleuchten zur Gestaltung einer sich aufbauenden Lichtkette angewandt werden (Aufbaulich).	(9) Bei spitzwinkligen Teilspernungen können in Ausnahmefällen, z. B. bei schlechter Einsehbarkeit, Warnleuchten zur Gestaltung einer sich aufbauenden Lichtkette angewandt werden (Aufbaulich).	(6) Bei spitzwinkligen Teilspernungen können in begrenzten Ausnahmefällen, <u>z. B. bei schlechter Einsehbarkeit</u> , Warnleuchten zur Gestaltung einer sich aufbauenden Lichtkette angewandt werden (Aufbaulich).	
	(10) Warnbaken und Warnlichtbaken müssen dem VzKat entsprechen (Zeichen 605-12, -13, -22, -23, -44 und -45).	(10) Warnbaken und Warnlichtbaken müssen dem VzKat entsprechen (Zeichen 605-12, -13, -22, -23, -44 und -45).	
(8) Unter Wambaken im Sinne dieser Richtlinien werden Leitbaken in Übergöße (Höhe x Breite: 2000 x 250 mm oder 2500 x 500 mm) mit einseitig fallenden rot-weißen Streifen oder mit nach beiden Seiten fallenden rot-weißen Streifen verstanden.		(8) Unter Wambaken im Sinne dieser Richtlinien werden Leitbaken in Übergöße (Höhe x Breite: 2000 x 250 mm oder 2500 x 500 mm) mit <u>einseitig fallenden rot-weißen Streifen oder mit nach beiden Seiten fallenden rot-weißen Streifen verstanden</u> .	
(9) Wambaken können am Beginn von Abspernungen oder an Inselfspitzen eingesetzt werden, wenn bei starkem Verkehr (Kolonnenbildung), aber auch aus anderen Gründen die Gefahr besteht, daß die normal hohe Abspernung nicht rechtzeitig erkannt werden kann.	(11) Warnbaken können am Beginn von Abspernungen oder an Inselfspitzen eingesetzt werden, wenn bei starkem Verkehr (Kolonnenbildung), aber auch aus anderen Gründen die Gefahr besteht, dass die normal hohe Abspernung nicht rechtzeitig erkannt werden kann.	(11) Warnbaken können am Beginn von Abspernungen oder an Inselfspitzen eingesetzt werden, wenn bei starkem Verkehr (Kolonnenbildung), aber auch aus anderen Gründen die Gefahr besteht, daß die normal hohe Abspernung nicht rechtzeitig erkannt werden kann.	
(10) Ist z. B. aufgrund beengter Verhältnisse der Beginn einer Abspernung auch bei Verwendung einer Wambake nicht ausreichend erkennbar zu sichern, so können insbesondere die Zeichen 605-22 und -23 eingesetzt werden.	(12) Ist z. B. aufgrund beengter Verhältnisse der Beginn einer Abspernung auch bei Verwendung einer Wambake nicht ausreichend erkennbar zu sichern, so können insbesondere die Zeichen 605-13/14 und -23/24 eingesetzt werden.	(10) Ist z. B. aufgrund beengter Verhältnisse der Beginn einer Abspernung auch bei Verwendung einer Wambake nicht ausreichend erkennbar zu sichern, so können insbesondere die Zeichen 605- 22 13/14 und -23/24 eingesetzt werden.	
(11) Die Wambaken mit einseitig fallenden rot-weißen Streifen müssen so aufgestellt werden, daß die Streifen zum Verkehrsbereich hin fallen.	(13) Die Wambaken mit einseitig fallenden Schraffen müssen so aufgestellt werden, dass die Streifen zum Verkehrsbereich hin abfallen.	(11) Die Wambaken mit einseitig fallenden <u>rot-weißen Streifen</u> Schraffen müssen so aufgestellt werden, daß die Streifen zum Verkehrsbereich hin fallen abfallen.	
	(14) Fahrbauteilungen sind durch Leitplatten (Zeichen 626) zu kennzeichnen.	(14) Fahrbauteilungen sind durch Leitplatten (Zeichen 626) zu kennzeichnen.	
3.1.3 Leitkegel	3.4.4 Leitkegel	3.1.3.4.4 Leitkegel	

<p>(1) Leitkegel (Z 610) sollen grundsätzlich nur bei Arbeitsstellen von kürzerer Dauer eingesetzt werden. Sie sind voll retroreflektierend auszuführen, mit Ausnahme der 300 mm hohen Leitkegel, bei denen nur die roten Ringe fluoreszierend sein müssen. Diese dürfen nur für Markierungsarbeiten bei Tageslicht außerhalb von Autobahnen verwendet werden.</p>	<p>(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 aufgetragener Markierungen bei Tageslicht 30 cm hohe Leitkegel, bei denen die roten Ringe fluoreszierend sein können, eingesetzt werden.</p>	<p>(1) Leitkegel (ZZeichen 610) sollen grundsätzlich nur bei Arbeitsstellen von kürzerer Dauer eingesetzt werden. <u>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 voll retroreflektierend auszuführen, mit Ausnahme der 300 mm hohen. Ausnahmsweise können innerhalb geschlossener Ortschaften zum Schutz frisch aufgetragener Markierungen bei Tageslicht 30 cm hohe Leitkegel, bei denen nur die roten Ringe fluoreszierend sein müssen. Diese dürfen nur für Markierungsarbeiten bei Tageslicht außerhalb von Autobahnen verwendet werden.</u></p>	<p>Neue Regelungen zu Leitkegeln im Gehwegbereich und im Radwegbereich</p>
<p>(2) Die Leitkegel werden größenabhängig folgenden Regeleinsatzbereichen zugeordnet. Andere Zuordnungen sind örtlich anzuordnen.</p>	<p>(2) Die Leitkegel werden größenabhängig den im Bild A-7 dargestellten Regeleinsatzbereichen zugeordnet. Andere Zuordnungen sind örtlich anzuordnen.</p>	<p>(2) Die Leitkegel werden größenabhängig <u>folgenden, den im Bild A-7 dargestellten</u> Regeleinsatzbereichen zugeordnet. Andere Zuordnungen sind örtlich anzuordnen.</p>	
	 <p>Bild A-7: Größenabhängige Regeleinsatzbereiche von Leitkegeln (Zeichen 610)</p>		<p>Bild A-7</p>
<p>(3) Auf den Leitkegeln mit 1000 und 750 mm Höhe sind Warnleuchten mit gelbem Blitzlicht zulässig.</p>	<p>(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.</p>	<p>(3) Auf <u>den Leitkegeln mit 1000 und 750 mm Höhe sind Zeichen 610-42 und -43 sind bei Dunkelheit sowie schlechter Sicht und nur auf Landstraßen und innerhalb geschlossener Ortschaften</u> Warnleuchten mit gelbem <u>Blitzlicht</u> in blitzender Ausführung zulässig.</p>	<p>Neue Regeln zum Einsatz von Leitkegeln mit Warnleuchten</p>
<p>3.1.4 Fahrbare Absperrtafeln</p>	<p>3.4.5 Fahrbare Absperrtafeln</p>	<p>3.1.4.5 Fahrbare Absperrtafeln</p>	
<p>(1) Fahrbare Absperrtafeln sind nur für den Einsatz im Bereich von Arbeitsstellen von kürzerer Dauer vorgesehen. Sie können auf Anhängern oder unmittelbar an Kraftfahrzeugen montiert sein. Sie haben folgende Formen:</p>	<p>(1) Fahrbare Absperrtafeln (Zeichen 616, Bilder A-8 und A-9) sind für den Einsatz im Bereich von Arbeitsstellen von kürzerer Dauer (einschließlich Nachbaustellen) vorgesehen. Sie können auf Anhängern oder unmittelbar an Kraftfahrzeugen montiert sein. Es wird zwischen großer und kleiner Ausführung unterschieden.</p>	<p>(1) Fahrbare Absperrtafeln <u>sind nur (Zeichen 616, Bilder A-8 und A-9) sind</u> für den Einsatz im Bereich von <u>Arbeitsstellen, Arbeitsstellen</u>, von kürzerer Dauer (<u>einschließlich Nachbaustellen</u>) vorgesehen. Sie können auf Anhängern oder unmittelbar an Kraftfahrzeugen montiert sein. <u>Sie haben folgende Formen. Es wird zwischen großer und kleiner Ausführung unterschieden.</u></p>	<p>Zeichen 615 wird nicht mehr beschrieben, Anordnung ist - Anlage 4 zu § 43 Absatz 3 - weiter möglich</p>
	 <p>Bild A-8: Zeichen 616-30 und -31 - fahrbare Absperrtafel mit Blinkleuchte</p>		<p>Bild A-8</p>
<p>(2) Nur für den Einsatz auf Standstreifen sind die Blinkleuchten des Zeichens 616 zusätzlich als Blinkkreuz gemäß Bild A-3 zu schalten.</p>	<p>(2) Nur für den Einsatz <u>auf Standstreifen außerhalb von Fahrbahnen (z. B. Seitenstreifen)</u> oder durch Zeichen 298 [Sperrfläche] gekennzeichnete Teile) sind die Blinkleuchten des Zeichens 616 als Blinkkreuz gemäß Bild A-9 zu schalten.</p>	<p>(2) Nur für den Einsatz <u>auf Standstreifen außerhalb von Fahrbahnen (z. B. Seitenstreifen) oder durch Zeichen 298 [Sperrfläche] gekennzeichnete Teile)</u> sind die Blinkleuchten des Zeichens 616 <u>zusätzlich</u> als Blinkkreuz gemäß Bild A-9 zu schalten.</p>	
	 <p>Bild A-9: Blinkkreuz bei Zeichen 616-30 und -31 - fahrbare Absperrtafel mit Blinkkreuz</p>		<p>Bild A-9</p>
<p>3.2 Warneinrichtungen</p>	<p>3.5 Warneinrichtungen</p>	<p>3.25 Warneinrichtungen</p>	
<p>3.2.0 Allgemeines</p>	<p>3.5.1 Allgemeines</p>	<p>3.2.05.1 Allgemeines</p>	

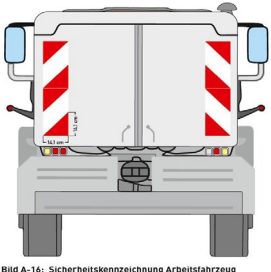
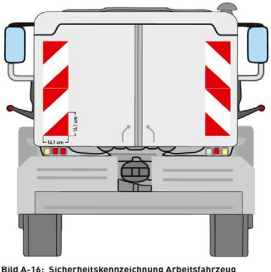
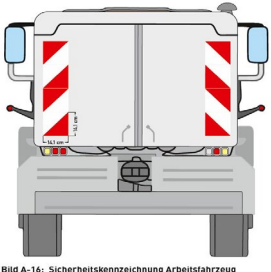
<p>Warneinrichtungen können behelfsmäßig oder zusätzlich zu Absperrräten verwendet werden (§43 Abs. 3 Nr. 2 StVO). Sie können Absperrräte jedoch nicht ersetzen. Sie dienen zur frühzeitigen bzw. auffälligen Warnung vor unerwarteten Verkehrseinschränkungen.</p>	<p>Warneinrichtungen im Zulauf auf eine Arbeitsstelle 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 Absperrräten verwendet werden. Sie können Absperrräte jedoch nicht ersetzen.</p>	<p><u>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.</u> Warneinrichtungen können behelfsmäßig oder zusätzlich zu Absperrräten verwendet werden. (§ 43 Abs. 3 Nr. 2 StVO). Sie können Absperrräte jedoch nicht ersetzen. <u>Sie dienen zur frühzeitigen bzw. auffälligen Warnung vor unerwarteten Verkehrseinschränkungen.</u></p>	
3.2.1 Vorwarneinrichtungen	3.5.2 Vorwarnanzeiger	3.5.2 Vorwarnanzeiger	
<p>(1) Auf Straßen mit 2 und mehr Fahrstreifen sind, insbesondere bei schlechten Sichtverhältnissen, in Abhängigkeit von der Erkennbarkeit von fahrbaren Absperrtafeln zusätzliche Warneinrichtungen (Bilder A-4 bis A-6) als Ankündigung aufzustellen (Vorwarneinrichtungen). Festlegungen für den Einsatz auf Autobahnen finden sich dazu in Teil D, Abschnitt 3.</p>	<p>(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 Warnschweller empfehlen.</p>	<p>(1) Auf Autobahnen <u>sowie Straßen mit 2 außerhalb geschlossener Ortschaften mit zwei</u> und mehr Fahrstreifen ein <u>pro Fahrtrichtung</u> sollten, insbesondere bei schlechten Sichtverhältnissen, in Abhängigkeit von der Erkennbarkeit von fahrbaren Absperrtafeln zusätzliche Warneinrichtungen (Bilder A-4 bis A-6) als Ankündigung aufzustellen (Vorwarneinrichtungen). <u>Festlegungen für den Einsatz auf Autobahnen finden sich dazu in Teil D, Abschnitt 3 als Ankündigung angeordnet werden. Zusätzlich kann sich die Anordnung transportabler Warnschweller empfehlen.</u></p>	Ergänzender Einsatz von Warnschweller
<p>(3) Die Zeichen 274 und 500 auf der Vorwarntafel sind entsprechend den örtlichen Erfordernissen veränderbar.</p>	<p>(2) Vorwarnanzeiger sind Trägertafeln, auf denen Verkehrslenkungstafeln mit Vorschritt- 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 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.</p>	<p>(2) <u>Vorwarnanzeiger sind Trägertafeln, auf denen Verkehrslenkungstafeln mit Vorschritt- 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 veränderbar. Es empfiehlt sich, die Länge 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.</u></p>	Vorwarnanzeiger mit Längenangabe für Geschwindigkeitsbeschränkung
	<p>Bild A-10: Vorwarnanzeiger mit Geschwindigkeitsbeschränkung (links in herkömmlicher Technik, rechts mit lichttechnischem Informationsteil)</p>		Bild A-10
<p>(2) Die Wamwinkebake und der kleine Blinkpfeil können auch außerhalb von Autobahnen zur Vorwarnung vor Einengungen durch Arbeitsstellen von kürzerer Dauer eingesetzt werden.</p>		<p>(2) Die Wamwinkebake und der kleine Blinkpfeil können auch außerhalb von Autobahnen zur Vorwarnung vor Einengungen durch Arbeitsstellen von kürzerer Dauer eingesetzt werden.</p>	
<p>(4) Die Wamwinkebake muß die Gestaltung und Abmessung gemäß Bild A-5 haben. Das Bakenblatt muß voll retroreflektierend sein, die Fahne muß einer Warnfahne gemäß A.3.2.3 entsprechen. Die Warnleuchte zeigt gelbes Blinklicht.</p>		<p>(4) Die Wamwinkebake muß die Gestaltung und Abmessung gemäß Bild A-5 haben. Das Bakenblatt muß voll retroreflektierend sein, die Fahne muß einer Warnfahne gemäß A.3.2.3 entsprechen. Die Warnleuchte zeigt gelbes Blinklicht.</p>	Warnwinkebake gestrichen
<p>(5) Die Wamwinkebake ist so aufzustellen, daß die schrägen Streifen zum Verkehrsbereich hin fallen.</p>		<p>(5) Die Wamwinkebake ist so aufzustellen, daß die schrägen Streifen zum Verkehrsbereich hin fallen.</p>	
	3.5.3 Warnschweller	3.5.3 Warnschweller	

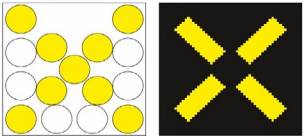
	<p>Warnschwellen dienen der haptischen Vorwarnung (zu lfd. Nr. 1 bis 7 Anlage 4). Sie werden ca. 100 m vor der fahrbaren Absperrtafel auf dem zu sperrenden rechten Fahrstreifen bzw. dem Seitenstreifen rechtwinklig zur Fahrtrichtung aufgelegt (Bild A-11). Die Abmessungen einer Warnschwelle betragen 200 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.</p>	<p><u>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.</u></p>	neu
	<p>Bild A-11: Anordnung von Warnschwellen auf dem rechten Fahrstreifen (links) und auf dem Seitenstreifen (rechts)</p>		Bild A-11
3.2.2 Warnleuchten	3.5.4 Warnleuchten	3.5.4 Warnleuchten	
	(1) In Querabsperungen darf der Abstand von Warnleuchten untereinander nicht mehr als 1,00 m betragen.	<u>(1) In Querabsperungen darf der Abstand von Warnleuchten untereinander nicht mehr als 1,00 m betragen.</u>	Maximalabstand Warnleuchten quer
(1) Wird eine Verkehrsfläche (z. B. ganze Fahrbahn, ein Fahrstreifen) in einer Fahrtrichtung völlig gesperrt (Vollsperrung) - also auch Anliegerverkehr beispielsweise nicht zugelassen - so sind mindestens fünf Warnleuchten (rotes Dauerlicht) auf, jedoch nicht vor der Absperrschranke bzw. den Leitbaken anzubringen. Der Abstand der Warnleuchten untereinander darf nicht mehr als 1 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 220 Rn. 4 ff.) zugelassen sind.	<u>(2) Wird eine Verkehrsfläche (z. B. ganze Fahrbahn, ein Fahrstreifen) vollständig oder in einer Fahrtrichtung völlig für den gesamten Fahrzeugverkehr gesperrt (Vollsperrung) - also auch Anliegerverkehr beispielsweise nicht zugelassen - so sind mindestens fünf Warnleuchten (rotes Dauerlicht) auf, jedoch nicht vor der Absperrschranke bzw. den Leitbaken anzubringen. Der Abstand der Warnleuchten untereinander darf nicht mehr als 1 m betragen. Das gilt auch, wenn bei Zeichen 267, ausnahmsweise der Radverkehr und Elektrokleinstfahrzeuge (vgl. VwV-StVO zu 220 Rn. 4 ff.) zugelassen sind.</u>	rote Warnleuchten
(2) Bei der Teilspernung einer Fahrbahn - also auch, wenn ein entsprechendes Zusatzzeichen zu Zeichen 250 bestimmte Verkehrsarten zulässt - sind mindestens drei Warnleuchten (gelbes Dauerlicht) pro gesperrtem Fahrstreifen auf der Absperrschranke oder den Leitbaken anzuordnen.	(3) Bei einer Sperrung von Teilflächen einer Fahrbahn unter Aufrechterhaltung aller Fahrtrichtungsverkehre sowie von Sonderwegen sind gelbe Warnleuchten anzuordnen.	<u>(23) Bei der Teilspernung einer Sperrung von Teilflächen einer Fahrbahn - also auch, wenn ein entsprechendes unter Aufrechterhaltung aller Fahrtrichtungsverkehre sowie von Sonderwegen sind gelbe Warnleuchten anzuordnen.</u>	gelbe Warnleuchten
(3) Blinkendes Licht darf nur in den in dieser Richtlinie beschriebenen Ausnahmefällen verwendet werden. Blitzendes Licht ist nur auf den fahrbaren Absperrtafeln (Zeichen 615 und 616) sowie auf Leitkegeln (siehe A.3.1.3) zulässig.	(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.	<u>(24) Bei der Sperrung einer Fahrbahn für bestimmte Verkehrsarten oder Verkehrszwecke, z. B. Zusatzzeichen zu Zeichen 250, welches bestimmte Verkehrsarten zulässt, ausnimmt, sind mindestens drei Warnleuchten (gelbes Dauerlicht) pro gesperrtem Fahrstreifen auf der Absperrschranke, den Absperrschranken oder den Leitbaken anzuordnen.</u>	
(4) Eine Schaltung, die mehrere Warnleuchten einer Querabspernung in Fahrtrichtung nacheinander aufleuchten und gemeinsam verlöschen lässt, wird als Aufbaulich bezeichnet. In der Dunkelheit muß das Aufbaulich mit gelbem Dauerlicht unterlegt werden.	(6) Bei Längsabsperungen im Geh- und baulich angelegten Radwegbereich dürfen nur Rundstrahler (W18 nach TL-Warnleuchten) mit gelbem Dauerlicht eingesetzt werden. Radfahrstreifen sind wie Fahrbahnen zu sperren.	<u>(4) Eine Schaltung, die mehrere (6) Bei Längsabsperungen im Geh- und baulich angelegten Radwegbereich dürfen nur Rundstrahler (W18 nach TL-Warnleuchten einer Querabspernung in Fahrtrichtung nacheinander aufleuchten und gemeinsam verlöschen lässt, wird als) mit gelbem Dauerlicht eingesetzt werden. Radfahrstreifen sind wie Fahrbahnen zu sperren.</u>	Einsatz von Rundstrahlern
(5) Zur rechtzeitigen Warnung der Verkehrsteilnehmer können vor Arbeitsstellen Warnleuchten aufgestellt werden (Vorwarn-Blinkleuchten). Die Aufstellhöhe beträgt neben der Fahrbahn mindestens 2,5 m. Sie sind insbesondere zweckmäßig vor Überleitungen auf Autobahnen oder sonstigen Gefahrenstellen. Vorwarn-Blinkleuchten sind dann in der Regel paarweise neben der Fahrbahn zu installieren. Das Licht kann synchron oder im Gegenteil geschaltet sein. Im Innerortsbereich können sie an Fahrbahnteilen und Arbeitsstellen im Schienenbahnbereich auch einzeln angebracht werden.	(7) Aufbaulich (vgl. Abschnitt 3.4.3 Absatz 9) muss in der Dunkelheit mit gelbem Dauerlicht unterlegt werden.	<u>(68) Zur rechtzeitigen Warnung der Verkehrsteilnehmer können vor Arbeitsstellen Warnleuchten aufgestellt angeordnet werden (Vorwarn-Blinkleuchten Vorwarnblinkleuchten). Die Aufstellhöhe beträgt neben der Fahrbahn mindestens 2,50 m. Sie sind insbesondere zweckmäßig vor Überleitungen auf Autobahnen oder sonstigen Gefahrenstellen. Vorwarn-Blinkleuchten Vorwarnblinkleuchten sind dann in der Regel paarweise beidseitig neben der Fahrbahn zu installieren. Das Licht kann synchron oder im Gegenteil geschaltet sein und ist der Helligkeit anzupassen. Im Innerortsbereich können sie an Fahrbahnteilen und Arbeitsstellen im Schienenbahnbereich auch einzeln angebracht werden. (§ 38 Absatz 3).</u>	

	(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).	<u>(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).</u>	Blinkender Vorankündigungspfeil
	 Bild A-12: Blinkender Ankündigungspfeil mit 15 bzw. 8 Warnleuchten und mit lichttechnischem Informationsteil		Bild A-12
3.2.3 Warnfahnen	3.5.5 Warnfahne	3.2.3 Warnfahnen, 5.5 Warnfahne	
(1) Weiß-rot-weiße Warnfahnen gemäß Bild A-7 dürfen zur Vorwarnung durch Wamposten bzw. an der Vorwarneinrichtung sowie zur Kenntlichmachung von Arbeitsgeräten verwendet werden. Die Warnfahnen haben die folgenden Abmessungen (Übergrößen dürfen verwendet werden):	(1) Weiß-rot-weiße Warnfahnen gemäß Bild A-13 dürfen zur Vorwarnung durch Wamposten verwendet werden. Sie haben die im Bild A-13 angegebenen Abmessungen. (Übergrößen dürfen verwendet werden).	(1) Weiß-rot-weiße Warnfahnen Warnfahnen gemäß Bild A-7 13 dürfen zur Vorwarnung durch Wamposten bzw. an der Vorwarneinrichtung sowie zur Kenntlichmachung von Arbeitsgeräten verwendet werden. Die Warnfahnen Sie haben die folgenden im Bild A-13 angegebenen Abmessungen, (Übergrößen dürfen verwendet werden). 1).	Einsatzgrenzen Warnfahne
	 Bild A-13: Warnfahne für Wamposten		Bild A-13
(2) Die roten Streifen müssen den Anforderungen der Tabelle 2 in DIN EN 471 (Warnkleidung) genügen. Die Farbe der weißen Streifen muß den Anforderungen der Tabelle 1 in DIN 6171 Teil 1 für nicht reflektierendes Weiß genügen.	(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.	(2) (2) Die rote Fläche muss den Anforderungen der Tabelle 2 in DIN EN ISO 20471 für fluoreszierendes Rot genügen. Die roten Streifen weißen Flächen müssen den Anforderungen der Tabelle 2 in DIN EN 471 (Warnkleidung) genügen. Die Farbe der weißen Streifen muß den Anforderungen der Tabelle 1 in für nicht retroreflektierendes Weiß im Gebrauchszustand nach DIN 6171 Teil 1 für nicht reflektierendes Weiß genügen.	Anpassung DIN
3.2.4 Warnbänder		3.2.4 Warnbänder	
(1) Rot-weiße Bänder (Wambänder) dürfen nur an innerörtlichen Arbeitsstellen als zusätzliches Element der optischen Führung und Kennzeichnung verwendet und nur außerhalb von Fahrbahnen angebracht werden: a) Auf Geh- und Radwegen zur Längsführung, wenn keine Aufgrabungen vorhanden sind, b) Zur Kenntlichmachung von Arbeitsgeräten und Materiallagungen innerorts.		(1) Rot-weiße Bänder (Wambänder) dürfen nur an innerörtlichen Arbeitsstellen als zusätzliches Element der optischen Führung und Kennzeichnung verwendet und nur außerhalb von Fahrbahnen angebracht werden: a) Auf Geh- und Radwegen zur Längsführung, wenn keine Aufgrabungen vorhanden sind, b) Zur Kenntlichmachung von Arbeitsgeräten und Materiallagungen innerorts.	gestrichen
(2) Die Wambänder müssen so befestigt werden, daß sie weitestgehend in voller Breite erkennbar sind.		(2) Die Wambänder müssen so befestigt werden, daß sie weitestgehend in voller Breite erkennbar sind.	
4 Leitmale	4 Leitmale	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 anzubringen (zur Beschilderung siehe Straßen mit geringer Verkehrsbedeutung die Anordnung von Leitmalen unmittelbar an dem Hindernis.	(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).	(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 <u>Abschnitt 2.4 zu Zeichen 264/265</u>). <u>Innerorts genügt an</u> Straßen mit geringer Verkehrsbedeutung die Anordnung von Leitmalen unmittelbar an dem Hindernis- <u>lvl. auch Richtlinie für die Kennzeichnung von Ingenieurbauwerken mit beschränkter Durchfahrthöhe über Straßen</u> .	
(2) Leitmale sind aus rot-weiß retroreflektierenden Folien mindestens der Bauart Typ 1 nach DIN 67520, Teil 2 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.	(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.	(2) Leitmale sind aus rot-weiß <u>roten und weißen</u> retroreflektierenden Folien mindestens der Bauart Typ 1 <u>Reflexionsklasse RA2</u> nach DIN 67520, Teil 2 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. <u>Leitmale können in Unterführungen auch gebogen sein, wobei die Schraffen radial zum Bogen des Unterführungsbauwerkes auszuführen sind.</u>	Bei gerundeten Portalensind gebogene Leitmale zulässig

<p>(3) Auf beschränkte Durchfahrtsöffnungen infolge Arbeitsstellen wird durch Lichtraumprofilrahmen oder Installationen gemäß Bild A-8 hingewiesen. Zusätzlich können dabei Warnleuchten mit gelbem Blinklicht angebracht werden.</p>	<p>(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.</p>	<p>(3) Auf beschränkte Durchfahrtsöffnungen infolge Arbeitsstellen wird durch Lichtraumprofilrahmen oder Installationen <u>Einrichtungen</u> gemäß Bild A-8 <u>14</u> hingewiesen. Zusätzlich können dabei Warnleuchten mit gelbem Blinklicht angebracht werden.</p>	<p>Bild A-14</p>
<div style="text-align: center;">  <p>Bild A-14: Beispiel für die Kennzeichnung eines in der Höhe und Breite eingeschränkten Verkehrsraumes</p> </div>			
<p>(4) Bei seitlichen Einschränkungen ist der Verkehr in der Regel mit Hilfe von Absperrgeräten vorbeizuführen.</p>	<p>(4) Bei seitlichen Einschränkungen ist der Verkehr in der Regel mit Hilfe von Absperrgeräten vorbeizuführen.</p>	<p>(4) Bei seitlichen Einschränkungen ist der Verkehr in der Regel mit Hilfe von Absperrgeräten vorbeizuführen.</p>	
<p>5 Bauliche Leitelemente</p>	<p>5 Leitschwellen, Leitborde und temporäre Schutzeinrichtungen</p>	<p>5 Leitschwellen, Leitborde und temporäre Schutzeinrichtungen 5 Bauliche Leitelemente</p>	
<p>(1) Im Regelfall wird der Verkehr im Bereich einer Arbeitsstelle mit Hilfe von Markierungen und Leitbaken geführt. Sollen dabei erhöhte Leitwirkungen erzielt oder Unfallgefahren gemindert werden, können folgende durchgehende Leitelemente eingesetzt werden, deren Mindestbreite 250 mm beträgt (Bild A-9): a) Leitschwellen mit einer Höhe zwischen 25 und 120 mm, b) Leitborde mit einer Höhe zwischen 120 und 250 mm, c) Leitwände mit einer Höhe von mindestens 500 mm.</p>	<p>(1) Im Regelfall wird der Verkehr im Bereich einer Arbeitsstelle mit Hilfe von Markierungen und Leitbaken geführt 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 eingesetzt werden (Bild A-15): a) Leitschwellen (Zeichen 628) mit einer Höhe zwischen 2,5 cm und 12 cm, b) Leitborde (Zeichen 629) mit einer Höhe zwischen 12 cm und 25 cm, c) 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.</p>	<p>(1) Im Regelfall wird der Verkehr im Bereich einer Arbeitsstelle mit Hilfe von Markierungen und Leitbaken geführt und Absperrschranken bzw. Absperrschrankengittern sowie gegebenenfalls vorübergehend gültigen Fahrbahnmarkierungen geführt. Sollen dabei erhöhte Leitwirkungen erzielt oder Unfallgefahren gemindert werden, können folgende durchgehende Leitelemente <u>mit der Mindestbreite 25 cm bzw. temporäre Schutzeinrichtungen</u> eingesetzt werden, deren Mindestbreite 250 mm beträgt (Bild A-9 <u>15</u>): a) Leitschwellen (<u>Zeichen 628</u>) mit einer Höhe zwischen 2,5 cm und 12 cm <u>2,5 cm und 12 cm</u>, b) Leitborde (<u>Zeichen 629</u>) mit einer Höhe zwischen 12 cm und 25 cm <u>12 cm und 25 cm</u>, c) <u>Leitwände</u> temporäre Schutzeinrichtungen mit einer Höhe von mindestens 500 mm <u>50 cm</u>. 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.</p>	<p>Ergänzung des Absperrregelfalls Leitbaken und Markierungen durch Absperrschranken und -gitter</p>
	<div style="text-align: center;">  <p>Bild A-15: Leitschwelle, Leitbord, temporäre Schutzeinrichtung (schematische Darstellung)</p> </div>		<p>Bild A-15</p>
<p>(2) Ist die Aufstellung der genannten baulichen Leitelemente in einem Abstand von weniger als 30 cm von einer (vorübergehenden) Markierung vorgesehen, sollte wegen der erhöhten Verschmutzungsgefahr auf eine Markierung auf der Fahrbahnoberfläche verzichtet werden. Die</p>	<p>(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).</p>	<p>(2) Ist die Aufstellung der genannten baulichen Leitelemente in einem Abstand von weniger als 30 cm von einer (vorübergehenden) Markierung vorgesehen, sollte wegen der erhöhten Verschmutzungsgefahr auf eine Markierung auf der Fahrbahnoberfläche verzichtet werden. Die Leitschwellen, borde und wände <u>oder Leitborde können die Funktion vorübergehend gültiger Markierungen übernehmen</u> dann (§ 39 Absatz 5, Satz 4), besitzen jedoch keine Schutzfunktion. <u>Temporäre Schutzeinrichtungen können als Träger vorübergehend gültiger Markierungen eingesetzt werden (Rn. 4 VwV-StVO zu § 39).</u></p>	<p>TSE können Träger vorübergehender Markierungen sein</p>

Leitschwellen, -borde und -wände übernehmen dann die Funktion der Markierung. In diesem Fall müssen sie bodennah durchgängig mit gelben retroreflektierenden Elementen in der Regel im Abstand von 1 m ausgestattet werden.	(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 Nachsichtbarkeit bei Nässe ausgeführt sein.	<u>(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 Markierung. In diesem Fall müssen Fahrbahnbegrenzungen. Geeignet können sie sein, wenn sie als bodennah durchgängig mit gelben retroreflektierenden Elementen gelbe retroreflektierende Elemente in der Regel im Abstand von 1,00 m ausgestattet werden.</u>	Voraussetzungen für Markierungersatz
	(4) Vor dauerhaft angebrachten Fahrzeug-Rückhaltesystemen sollen vorübergehend gültige Fahrbahnbegrenzungen 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.	<u>(4) Vor dauerhaft angebrachten Fahrzeug-Rückhaltesystemen sollen vorübergehend gültige Fahrbahnbegrenzungen 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.</u>	Neuregelung eines Markierungserfordernisses vor permanenten Schutzeinrichtungen bei Fz. ≥ 3,5t
(3) Bei Leitschwellen und -borden sind zusätzlich Leitbaken (Größe 500 x 125 mm) aufzusetzen. Der Abstand zwischen diesen Leitbaken beträgt grundsätzlich a) 5 m innerorts, b) 10 m außerorts.	(5) Der Abstand zwischen den Leitbaken auf Leitschwellen und -borden beträgt grundsätzlich a) 5 m innerorts, b) 10 m außerorts.	<u>(5) Der Abstand zwischen diesen Leitbaken auf Leitschwellen und -borden beträgt grundsätzlich a) 5 m innerorts, b) 10 m außerorts.</u>	
(4) Soweit örtlich z. B. in Kurvenbereichen erforderlich, können auch kleinere Abstände gewählt werden.	(6) Soweit örtlich z. B. in Kurvenbereichen erforderlich, können auch kleinere Abstände gewählt werden.	<u>(4,6) Soweit örtlich z. B. in Kurvenbereichen erforderlich, können auch kleinere Abstände gewählt werden.</u>	
(5) Bei Leitwänden sind im Kopfbereich zusätzlich retroreflektierende Elemente zu verwenden. Transportable Schutzwände die auch die Funktion von Leitwänden übernehmen, sind entsprechend auszustatten.		<u>(5) Bei Leitwänden sind im Kopfbereich zusätzlich retroreflektierende Elemente zu verwenden. Transportable Schutzwände die auch die Funktion von Leitwänden übernehmen, sind entsprechend auszustatten.</u>	
(6) In der Regel sollen in den Einsatzbereichen von baulichen Leitelementen keine Leitbaken der Normalgröße 1000 x 250 mm aufgestellt werden. Entsprechend entfallen auch die Warnleuchten.	(7) In den Einsatzbereichen von temporären Schutzeinrichtungen sind zusätzliche Leitbaken in der Regel entbehrlich. Entsprechend entfallen auch die Warnleuchten.	<u>(6) In der Regel sollen in (7) In den Einsatzbereichen von baulichen Leitelementen keine temporären Schutzeinrichtungen sind zusätzliche Leitbaken in der Normalgröße 1000 x 250 mm aufgestellt werden. Regel entbehrlich. Entsprechend entfallen auch die Warnleuchten.</u>	
(7) Bei der Verwendung baulicher Leitelemente zwischen entgegengesetzt gerichteten Verkehrsströmen kann auf Richtungspfeile (Z 297) verzichtet werden.	(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.	<u>(7,8) Bei der Verwendung baulicher Leitelemente von Leitelementen oder temporären Schutzeinrichtungen zwischen entgegengesetzt gerichteten Verkehrsströmen kann auf Richtungspfeile (Zeichen 297) verzichtet werden. Ausnahmen hiervon können gegebenenfalls an Knotenpunkten zweckmäßig sein.</u>	
(8) Werden zur Trennung von entgegengesetzt gerichteten Verkehrsströmen Leitwände (transportable Schutzeinrichtungen geprüft nach DIN EN 1317) mit einer Höhe von mindestens 500 mm eingesetzt, so kann auf die Fahrstreifenfalte (Zeichen 522 StVO) verzichtet werden. Die Entfernungsangabe „auf x km“ ist dann an anderer geeigneter Stelle, z. B. zusammen mit Zeichen 276 StVO, zu zeigen. Dabei ist darauf zu achten, daß das Zusatzschild bei Verbindung mit einem Verbotsschild die Länge der Verbotsstrecke bestimmt.	(9) Werden zur Trennung von entgegengesetzt gerichteten Verkehrsströmen temporäre Schutzeinrichtungen eingesetzt, so ist die Fahrstreifenfalte (Zeichen 522) entbehrlich. Die Längenangabe ist dann an anderer geeigneter Stelle in der Regel in Verbindung mit einem Vorschrittszeichen, z. B. mit Zeichen 274 (Zusatzzeichen 1001-30 oder -31), zu zeigen.	<u>(8,9) Werden zur Trennung von entgegengesetzt gerichteten Verkehrsströmen Leitwände (transportable temporäre Schutzeinrichtungen geprüft nach DIN EN 1317) mit einer Höhe von mindestens 500 mm eingesetzt, so kann auf die Fahrstreifenfalte (Zeichen 522 StVO) verzichtet werden. Die Entfernungsangabe „auf x km“ entbehrlich. Die Längenangabe ist dann an anderer geeigneter Stelle in der Regel in Verbindung mit einem Vorschrittszeichen, z. B. zusammen mit Zeichen 276 StVO-274 (Zusatzzeichen 1001-30 oder -31), zu zeigen. Dabei ist darauf zu achten, daß das Zusatzschild bei Verbindung mit einem Verbotsschild</u>	
	(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).	<u>(10) Bei Einsatz von Leitschwellen, Leitborden oder temporären Schutzeinrichtungen kann die Länge der Verbotsstrecke bestimmt. 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).</u>	Mechanische Hindernisbreiten wie die der Leitschwellen, -borde und temporären Schutzeinrichtungen können die Behelfsfahrbahnbreite nicht zugeordnet werden
6 Warnposten	6 Warnposten	6 Warnposten	
(3) Warnposten dürfen keine Verkehrsregelung vornehmen, dies bleibt ausschließlich der Polizei vorbehalten.	(1) Warnposten dürfen keine Verkehrsregelung vornehmen, das heißt sie dürfen Verkehrsteilnehmern keine Weisungen erteilen; dies bleibt ausschließlich der Polizei vorbehalten.	<u>(3,1) Warnposten dürfen keine Verkehrsregelung vornehmen, das heißt sie dürfen Verkehrsteilnehmern keine Weisungen erteilen; dies bleibt ausschließlich der Polizei vorbehalten.</u>	
(1) Warnposten sind besonderer Gefahr ausgesetzt. Sie dürfen daher nur in Ausnahmefällen eingesetzt werden. Dabei muß sich ihre Tätigkeit darauf beschränken, die Verkehrsteilnehmer in unsichtiger Weise vor einer Verkehrseinschränkung oder Gefahrenstelle zu warnen. Eine andere Tätigkeit dürfen sie während dieser Zeit nicht ausüben.	(2) Warnposten sind besonderer Gefahr ausgesetzt. Sie dürfen daher nur in Ausnahmefällen eingesetzt werden. Dabei muss sich ihre Tätigkeit darauf beschränken, die Verkehrsteilnehmer in unsichtiger Weise vor einer Verkehrseinschränkung oder Gefahrenstelle zu warnen. Eine andere Tätigkeit dürfen sie während dieser Zeit nicht ausüben.	<u>(4,2) Warnposten sind besonderer Gefahr ausgesetzt. Sie dürfen daher nur in Ausnahmefällen eingesetzt werden. Dabei muß sich ihre Tätigkeit darauf beschränken, die Verkehrsteilnehmer in unsichtiger Weise vor einer Verkehrseinschränkung oder Gefahrenstelle zu warnen. Eine andere Tätigkeit dürfen sie während dieser Zeit nicht ausüben.</u>	
(2) Bei Dunkelheit oder witterungsbedingten schlechten Sichtverhältnissen dürfen Warnposten nur eingesetzt werden, wenn es sich um Notmaßnahmen handelt oder auf verkehrsschwache Zeiten ausgewichen werden muß. Auf Autobahnen soll ihr Einsatz vermieden werden.	(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 Krafthauptstraßen soll ihr Einsatz vermieden werden.	<u>(2,3) Bei Dunkelheit oder witterungsbedingten schlechten Sichtverhältnissen dürfen Warnposten nur eingesetzt werden, wenn es sich um Notmaßnahmen handelt oder auf verkehrsschwache Zeiten ausgewichen werden muß. Auf Autobahnen und Krafthauptstraßen soll ihr Einsatz vermieden werden.</u>	

<p>(4) Warnposten müssen Warnkleidung tragen (siehe A. 8). Sie halten Warnfahnen so, daß sie für den Verkehrsteilnehmer in voller Größe sichtbar sind. Bei Dunkelheit oder witterungsbedingten schlechten Sichtverhältnissen ist die Warnfahne durch eine Wamleuchte (gelbes Blinklicht) zu ergänzen, und/oder die Auffälligkeit des Warnpostens ist durch einen Leitkegel mit aufgesetzter Blitzleuchte zu erhöhen.</p>	<p>(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 Sichtverhältnissen ist die Auffälligkeit des Warnpostens durch einen Leitkegel (Zeichen 610-42 und -43) mit aufgesetztem gelbem Blinklicht in blitzender Ausführung zu erhöhen.</p>	<p>(4) Warnposten müssen Warnkleidung tragen (siehe A. 8 Abschnitt 9). Sie halten Warnfahnen so, daß sie für den Verkehrsteilnehmer in voller Größe sichtbar sind. Bei Dunkelheit oder witterungsbedingten schlechten Sichtverhältnissen ist die Warnfahne durch eine Wamleuchte (gelbes Blinklicht) zu ergänzen, und/oder die Auffälligkeit des Warnpostens ist durch einen Leitkegel (Zeichen 610-42 und -43) mit aufgesetzter Blitzleuchte aufgesetztem gelbem Blinklicht in blitzender Ausführung zu erhöhen.</p>	
<p>(5) Der Warnposten steht bzw. geht in der Regel außerhalb der Fahrbahn an der Fahrbahnseite, auf welcher sich die Verkehrseinschränkung oder Gefahrenstelle befindet.</p>	<p>(5) Der Warnposten steht bzw. geht in der Regel außerhalb der Fahrbahn an der Fahrbahnseite, auf welcher sich die Verkehrseinschränkung oder Gefahrenstelle befindet.</p>	<p>(5) Der Warnposten steht bzw. geht in der Regel außerhalb der Fahrbahn an der Fahrbahnseite, auf welcher sich die Verkehrseinschränkung oder Gefahrenstelle befindet.</p>	
<p>7 Sicherheitskennzeichnung von Arbeits- und Sicherungsfahrzeugen sowie Arbeitsstelleneinrichtungen</p>	<p>7 Sicherheitskennzeichnung von Sonderrechtsfahrzeugen sowie Arbeitsstelleneinrichtungen</p>	<p>7 Sicherheitskennzeichnung von <u>Arbeits- und Sicherungsfahrzeugen</u> <u>Sonderrechtsfahrzeugen</u> sowie Arbeitsstelleneinrichtungen</p>	
<p>7.1 Arbeitsfahrzeuge, Sicherungsfahrzeuge</p>	<p>7.1 Arbeitsfahrzeuge, Sicherungsfahrzeuge</p>	<p>7.1 Arbeitsfahrzeuge, Sicherungsfahrzeuge</p>	
<p>(1) Für Arbeitsfahrzeuge gelten § 35 Abs. 6 bis 8 StVO und die zugehörige VwV-StVO.</p>	<p>(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.</p>	<p>1) Für Arbeitsfahrzeuge <u>Fahrzeuge, die dem Bau, der Unterhaltung und Reinigung der Straßen und Anlagen im Straßenraum dienen</u>, gelten § 35 Absatz 6 bis 8 <u>Absatz 6 bis und 8 StVO</u> und die zugehörige VwV-StVO.</p>	
<p>(2) Fahrzeuge der Bauverwaltungen, die als Arbeitsfahrzeuge eingesetzt werden, sollen daneben eine Lackierung im Farbton Gelborange (RAL 2000 bzw. RAL 2011; siehe DIN 30701) erhalten.</p>	<p>(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.</p>	<p>(2) Fahrzeuge der Bauverwaltungen, die als Arbeitsfahrzeuge <u>zu den unter Absatz 1 genannten Zwecken</u>, eingesetzt werden, sollen daneben eine Lackierung <u>Lackierung</u> im Farbton Gelborange (RAL 2000 bzw. RAL 2011; siehe DIN 30701) erhalten.</p>	
<p>(3) Arbeitsfahrzeuge, die Sonderrechte nach § 35 Abs. 6 StVO in Anspruch nehmen, müssen eine rotweißrote Sicherheitskennzeichnung nach DIN 30710 „Sicherheitskennzeichnung von Fahrzeugen und Geräten“ tragen.</p>	<p>(3) Fahrzeuge, die Sonderrechte nach § 35 Absatz 6 in Anspruch nehmen, müssen eine weißrote Sicherheitskennzeichnung nach DIN 30710 Ausgabe März 1990 tragen (siehe Bild A-16).</p>	<p>(3) Arbeitsfahrzeuge <u>Fahrzeuge</u>, die Sonderrechte nach § 35 Absatz 6 StVO in Anspruch nehmen, müssen eine rotweißrote <u>rotweiß-rote</u> Sicherheitskennzeichnung nach DIN 30710 „Sicherheitskennzeichnung von Fahrzeugen und Geräten“ Ausgabe März 1990 tragen <u>tragen</u> (siehe Bild A-16).</p>	
 <p>Bild A-16: Sicherheitskennzeichnung Arbeitsfahrzeug</p>	 <p>Bild A-16: Sicherheitskennzeichnung Arbeitsfahrzeug</p>	 <p>Bild A-16: Sicherheitskennzeichnung Arbeitsfahrzeug</p>	<p>Bild A-16</p>
<p>(4) Diese Sicherheitskennzeichnung muß aus den retroreflektierenden Aufsichtfarben für Verkehrszeichen – weiß in Farbe DIN 6171 - WS - R2, – rot in Farbe DIN 6171 - RT - R2 bestehen. Für die Sicherheitskennzeichnung ist voll retroreflektierende Folie der Bauart Typ 2 nach DIN 67520, Teil 2 zu verwenden. Sie ist an allen vertikalen Fahrzeugkanten mit zu diesen Kanten nach unten unter 45° fallenden Streifen anzubringen. Als Mindestflächen je Vorder- und Rückseite sind insgesamt 8, je Einzelfläche 2 Normflächen (141 x 141 mm) erforderlich. Größere Flächen sind, insbesondere bei auf Autobahnen eingesetzten Fahrzeugen, anzustreben. Bei Arbeitsfahrzeugen, die nicht ständig Sonderrechte nach § 35 Abs. 6 StVO beanspruchen (insbesondere Fahrzeuge von Bauunternehmungen) sollte die Sicherheitskennzeichnung auf abnehmbaren oder abklappbaren Tafeln aufgetragen werden.</p>	<p>(4) Diese Sicherheitskennzeichnung muss aus den retroreflektierenden Aufsichtfarben 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° fallenden Streifen anzubringen. Als Mindestflächen je Vorder- und Rückseite sind jeweils 8, je Einzelfläche 2 Normflächen (14,1 cm x 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.</p>	<p>(4) Diese Sicherheitskennzeichnung muß <u>muss</u> aus den retroreflektierenden Aufsichtfarben für Verkehrszeichen – weiß <u>Weiß</u> – in Farbe DIN 6171 – WS – <u>Weiß –</u> R2, – rot <u>Rot</u> in Farbe DIN 6171 – RT – <u>Rot –</u> R2 bestehen. Für die Sicherheitskennzeichnung ist voll retroreflektierende Folie der Bauart Typ 2 <u>Reflexionsklasse RA2</u> nach DIN 67520, Teil 2 zu verwenden. Sie ist an allen vertikalen Fahrzeugkanten mit zu diesen Kanten nach unten unter 45° fallenden Streifen anzubringen. Als Mindestflächen je Vorder- und Rückseite sind insgesamt jeweils 8, je Einzelfläche 2 Normflächen (141 x 141 mm) <u>insgesamt jeweils 8, je Einzelfläche 2 Normflächen (14,1 cm x 14,1 cm)</u> erforderlich. Größere Flächen sind, insbesondere bei auf Autobahnen eingesetzten Fahrzeugen, anzustreben. Bei Arbeitsfahrzeugen, die nicht ständig Sonderrechte nach § 35 Absatz 6 StVO beanspruchen (insbesondere Fahrzeuge von Bauunternehmungen), sollte die Sicherheitskennzeichnung auf abnehmbaren oder abklappbaren Tafeln aufgetragen werden.</p>	
<p>(5) Fahrzeuge und Geräte, die auch quer zur Fahrtrichtung eingesetzt werden, müssen im Umfang wie auf Vorder- und Rückseiten zusätzlich seitlich gekennzeichnet sein.</p>	<p>(5) Fahrzeuge und Geräte, die auch quer zur Fahrtrichtung eingesetzt werden, müssen im Umfang wie auf Vorder- und Rückseiten zusätzlich seitlich gekennzeichnet sein.</p>	<p>(5) Fahrzeuge und Geräte, die auch quer zur Fahrtrichtung eingesetzt werden, müssen im Umfang wie auf Vorder- und Rückseiten zusätzlich seitlich gekennzeichnet sein.</p>	
<p>(6) Zusätzlich sollen sie mindestens eine Kennleuchte für gelbes Blinklicht (Rundumlicht gemäß § 52 Abs. 4 StVO) 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.</p>	<p>(6) Zusätzlich sollen Fahrzeuge mindestens eine Kennleuchte für gelbes Blinklicht (Rundumlicht gemäß § 52 Absatz 4 StVO) 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.</p>	<p>(6) Zusätzlich sollen sie <u>Fahrzeuge</u> mindestens eine Kennleuchte für gelbes Blinklicht (Rundumlicht gemäß § 52 Abs. 4 StVO <u>§ 52 Absatz 4 StVO</u>) besitzen. Ist die Kennleuchte nicht ständig von allen Seiten sichtbar, sind 2 Kennleuchten so anzubringen, daß <u>daß</u> sie das Fahrzeug nach vorn und hinten wirksam kennzeichnen.</p>	

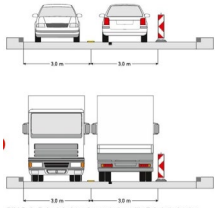
<p>(7) Hinsichtlich einer zusätzlichen Sicherheitsausrüstung von Kraftfahrzeugen gilt folgendes: a) Die Sicherheitskennzeichnung der Arbeitsfahrzeuge kann durch den Einsatz von zwei zusätzlichen, blinkenden gelben Warnleuchten (Durchmesser vorzugsweise 300 mm) links und rechts auf oder hinter dem Fahrerhaus wesentlich verbessert werden. b) Die Verwendung von kleinen Blinkpfeilen gemäß Bild A-6 oder Blinkkreuzen gemäß Bild A-10 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-6 auf der Fahrzeugrückfront empfohlen. d) Arbeitsfahrzeuge, deren Sicherheitskennzeichnung entsprechend einer dieser Varianten erhöht ist, können in besonderen Fällen auch als Sicherungsfahrzeug eingesetzt werden. e) Diese Sicherheitskennzeichnung, wie auch unmittelbar am Kraftfahrzeug angebrachte Zeichen 615 oder 616 (siehe auch § 39), sind als Arbeitsstellensicherung nicht Bestandteil der Fahrzeugbeleuchtung im Sinne der StVZO, sondern regeln sich nach der StVO.</p>	<p>(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. 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.</p>	<p>(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 vorzugsweise 300 mm) links und rechts auf oder hinter dem Fahrerhaus wesentlich verbessert werden. b) Die Verwendung von kleinen Blinkpfeilen blinkenden Ankündigungspfeilen gemäß Bild A-612 (siehe Abschnitt 3.5.4) oder Blinkkreuzen gemäß Bild A-1017 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. MessfahrzeugeMessfahrzeuge zur Deckenzustandserfassung), wird die zusätzliche Kennzeichnung gemäß Bild A-68 auf der Fahrzeugrückfront empfohlen. d) Arbeitsfahrzeuge, deren Sicherheitskennzeichnung entsprechend einer dieser Varianten erhöht ist, können in besonderen Fällen auch als Sicherungsfahrzeug eingesetzt werden. e) Diese Sicherheitskennzeichnung, wie auch unmittelbar am Kraftfahrzeug angebrachte Zeichen 615 oder616 (siehe auch § 39, Absatz 6) sind als Arbeitsstellensicherung nicht BestandteileBestandteile der Fahrzeugbeleuchtung im Sinne der StVZO, sondern regeln sich nach der StVO.</p>	
	 <p>Bild A-17: Blinkender Ankündigungspfeil mit Kreuzschaltung als Warneinrichtung nur zum Einsatz auf Seitenstreifen oder durch Zeichen 298 (Sperrfläche) gekennzeichneten Straßenteilen</p>		Bild A-17
<p>(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 (Ziffer 1 VwV-StVO zu § 38 Abs. 3).</p>	<p>(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).</p>	<p>(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 (Ziffer 1 VwV-StVO zu § 38 Abs. 3).</p>	
<p>7.2 Warnblinklicht</p>	<p>7.2 Warnblinklicht</p>	<p>7.2 Warnblinklicht</p>	
<p>(1) Warnblinklicht darf nach § 16 Abs. 2 StVO nur verwenden, „wer andere durch sein Fahrzeug gefährdet oder andere vor Gefahren warnen will“. Für den Einsatz von Fahrzeugen im Bereich von Arbeitsstellen kommt es nur in Betracht, wenn durch ein Fahrzeug eine unvorhersehbare Gefahr entsteht. Sonst sind die in diesen Richtlinien beschriebenen Absicherungsmöglichkeiten zu nutzen.</p>	<p>(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.</p>	<p>(1) Warnblinklicht darf nach § 16 Abs. Absatz 2 StVO Satz 2 nur verwenden, „wer andere durch sein Fahrzeug gefährdet oder andere vor Gefahren warnen will“. Für den Einsatz von Fahrzeugen im Bereich von Arbeitsstellen kommt es gemäß § 35 Absatz 8 dürfen Sonderrechte nur in Betracht, wenn unter gebührender Berücksichtigung der öffentlichen Sicherheit und Ordnung ausgeübt werden. Es ist deshalb eine Gefahr durch ein Fahrzeug eine unvorhersehbare Gefahr entsteht. Satz 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.</p>	
<p>(2) Durch das Warnblinklicht läßt sich verkehrsordnungswidriges Verhalten oder Parken nicht rechtfertigen. Mit eingeschaltetem Warnblinklicht allein dürfen keine Sonderrechte nach § 35 Abs. 6 StVO in Anspruch genommen werden.</p>	<p>(2) Durch das Warnblinklicht läßt sich verkehrsordnungswidriges Verhalten oder Parken nicht rechtfertigen.</p>	<p>(2) Durch das Warnblinklicht läßt läßt sich verkehrsordnungswidriges Verhalten oder Parken nicht rechtfertigen. Mit eingeschaltetem Warnblinklicht allein dürfen keine Sonderrechte nach § 35 Abs. 6 StVO in Anspruch genommen werden.</p>	
<p>7.3 Arbeitsmaschinen und Anhänger</p>	<p>7.3 Arbeitsmaschinen und Anhänger</p>	<p>7.3 Arbeitsmaschinen und Anhänger</p>	
<p>(1) Arbeitsmaschinen, Radlader, Schaufellader 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 A-7.1).</p>	<p>(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).</p>	<p>(1) Arbeitsmaschinen, Radlader, Schaufellader 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 A-7.17.1).</p>	

<p>(2) Arbeitsmaschinen, die unmittelbar im oder am Verkehrsbereich eingesetzt werden - z. B. eine bewegliche Arbeitsstelle bilden (Fahrbahnmarkierungsmaschinen, Asphaltbaumaschinen usw.) können zusätzlich mit einer oder zwei Kennleuchten für gelbes Blinklicht (z. B. Rundumlicht) und/oder einem kleinen Blinkpfeil gemäß Bild A-6 in Verbindung mit Zeichen 222 ausgerüstet werden, um die Maschine wirksam nach vorn und hinten zu sichern.</p>	<p>(2) Arbeitsmaschinen, die unmittelbar im oder am Verkehrsbereich eingesetzt werden - z. B. eine bewegliche Arbeitsstelle bilden (Fahrbahnmarkierungsmaschinen, Asphaltbaumaschinen 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.</p>	<p>(2) Arbeitsmaschinen, die unmittelbar im oder am Verkehrsbereich eingesetzt werden - z. B. eine bewegliche Arbeitsstelle bilden (Fahrbahnmarkierungsmaschinen, Asphaltbaumaschinen usw.) - können zusätzlich mit einer oder zwei Kennleuchten für gelbes Blinklicht (z. B. Rundumlicht) und/oder einem kleinen Blinkpfeil blinkenden Ankündigungspfeil gemäß Bild A-6 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.</p>	<p>Verkehrszeichen an Arbeitsfahrzeugen sind anzuordnen</p>																																				
<p>(3) Radlader und Schaufellader, die außerhalb einer abgesperrten Arbeitsstelle im Verkehrsbereich zur Beförderung von Gütern eingesetzt werden, müssen entweder zugelassen oder von der Zulassungspflicht befreit sein.</p>	<p>(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.</p>	<p>(3) Radlader, Arbeitsmaschinen und Schaufellader-Anhänger, die außerhalb einer abgesperrten Arbeitsstelle im Verkehrsbereich zur Beförderung von Gütern eingesetzt werden, müssen entweder zugelassen oder von der Zulassungspflicht befreit sein. Auf die Möglichkeit von Ausnahmegenehmigungen nach § 70 StVZO und § 47 FZV wird hingewiesen.</p>																																					
<p>7.4 Besondere Arbeitsstellenbereiche und -einrichtungen</p>	<p>8 Besondere Arbeitsstellenbereiche und -einrichtungen</p>	<p>7-48 Besondere Arbeitsstellenbereiche und -einrichtungen</p>																																					
<p>Besondere Arbeitsstellenbereiche und -einrichtungen sind Verkehrshindernisse oder besondere Gefahrenbereiche im öffentlichen Verkehrsraum. Sie müssen grundsätzlich wie Arbeitsstellen abgesichert und beleuchtet werden, wenn sie sich im öffentlichen Verkehrsraum befinden oder in ihn ragen und nicht in die Absperrung einer Arbeitsstelle einbezogen werden können. Zusätzlich sind individuelle Sicherungsmaßnahmen zu berücksichtigen, die in Tabelle A-3 zusammengestellt und in Kurzform erläutert sind. Für ähnliche Fälle ist analog zu verfahren.</p>	<p>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.</p>	<p>Besondere Arbeitsstellenbereiche und -einrichtungen sind Verkehrshindernisse. Neben Straßenbauarbeiten (§ 45 Absatz 2) können sich insbesondere die in der Tabelle A-3 genannten Arbeiten oder besondere Gefahrenbereiche Gegenstände im öffentlichen Verkehrsraum auf den Straßenverkehr auswirken. Sie müssen grundsätzlich wie Straßenbauarbeiten abgesichert und beleuchtet werden, wenn sie sich im öffentlichen Verkehrsraum befinden oder in ihn ragen und nicht in die Absperrung einer Arbeitsstelle einbezogen werden können. Zusätzlich sind individuelle Sicherungsmaßnahmen zu berücksichtigen, die in der Tabelle A-3 zusammengestellt und in Kurzform erläutert sind. Für ähnliche Fälle ist analog zu verfahren.</p>																																					
<p>Tabelle A-3: Anforderungen</p>	<p>Tabelle A-3: Anforderungen¹⁾</p>	<p>Tabelle A-3: Anforderungen¹⁾</p>																																					
<p>Art Aufstellung Kennzeichnung Schutz Einrichtung Lichte Höhe Erlaubnis Sonstiges</p>	<p>Art Aufstellung Kennzeichnung Schutz Einrichtung</p>	<p>Art Aufstellung Kennzeichnung Schutz Einrichtung Lichte Höhe Erlaubnis Sonstiges</p>	<p>Eigener Abschnitt und Straffung</p>																																				
<p>Materiallagerungen, Aushub, Geräte usw. 1) 2) 8) 16) 17)</p>		<p>Materiallagerungen, Aushub, Geräte usw. 1) 2) 8) 16) 17)</p>																																					
<p>Dach-, Fassaden- und Abbrucharbeiten an Bauwerken 3) 8) 12) 13) 14) 16) 17)</p>	<p>Dach-, Fassaden- und Abbrucharbeiten an Bauwerken 2) 8) 12) 13) 14)</p>	<p>Dach-, Fassaden- und Abbrucharbeiten an Bauwerken 2) 8) 12) 13) 14) 16) 17)</p>																																					
<p>Bau-, Werkstatt-, Toilettenwagen usw. 2) 4) 9) 16) 17)</p>	<p>Bau-, Werkstatt-, Toilettenwagen usw. 3) 4) 9)</p>	<p>Bau-, Werkstatt-, Toilettenwagen usw. 2) 4) 9) 16) 17)</p>																																					
<p>Container, Wechselbehälter 2) 4) 6) 10) 16) 17) 18)</p>	<p>Container, Wechselbehälter 3) 4) 5) 9) 10)</p>	<p>Container, Wechselbehälter 2) 4) 6) 5) 9) 10) 16) 17) 18)</p>																																					
<p>Hubarbeitsbühnen 2) 7) 12) 14) 15) 16) 17)</p>	<p>Hubarbeitsbühnen 3) 6) 12) 14) 15)</p>	<p>Hubarbeitsbühnen 2) 7) 6) 12) 14) 15) 16) 17)</p>																																					
<p>Autokrane 5) 6) 14) 16) 17)</p>	<p>Autokrane 5) 7) 14)</p>	<p>Autokrane 5) 6) 7) 14) 16) 17)</p>																																					
<p>Aufzüge, Schrägaufzüge 2) 12) 13) 15) 16) 17)</p>	<p>Aufzüge, Schrägaufzüge 3) 12) 13) 15)</p>	<p>Aufzüge, Schrägaufzüge 2) 3) 12) 13) 15) 16) 17)</p>																																					
<p>Bauzäune, Gerüste, Durchlaufgerüste, Fußgängertunnel 2) 11) 16)</p>	<p>Bauzäune, Gerüste, Durchlaufgerüste, Fußgängertunnel 3) 11) 12) 15)</p>	<p>Bauzäune, Gerüste, Durchlaufgerüste, Fußgängertunnel 2) 11) 16) 15)</p>																																					
<p>Schuttrutschen 12) 13) 15) 16) 17)</p>	<p>Schuttrutschen 12) 13) 15)</p>	<p>Schuttrutschen 12) 13) 15) 16) 17)</p>																																					
<p>Tabelle A-3: Anforderungen¹⁾</p> <table border="1" data-bbox="577 1145 1182 1302"> <thead> <tr> <th>Art</th> <th>Aufstellung</th> <th>Kennzeichnung</th> <th>Schutz Einrichtung</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Dach-, Fassaden- und Abbrucharbeiten an Bauwerken</td> <td>2)</td> <td>8)</td> <td>12), 13), 14)</td> </tr> <tr> <td>Bau-, Werkstatt-, Toilettenwagen usw.</td> <td>3), 4), 9)</td> <td>9)</td> <td></td> </tr> <tr> <td>Container, Wechselbehälter</td> <td>3), 4), 5)</td> <td>9), 10)</td> <td></td> </tr> <tr> <td>Hubarbeitsbühnen</td> <td>3), 6), 12), 14), 15)</td> <td></td> <td>12), 13), 15)</td> </tr> <tr> <td>Autokrane</td> <td>5), 7), 14)</td> <td></td> <td>14)</td> </tr> <tr> <td>Aufzüge, Schrägaufzüge</td> <td>3), 12), 13), 15)</td> <td></td> <td>12), 13), 15)</td> </tr> <tr> <td>Bauzäune, Gerüste, Durchlaufgerüste, Fußgängertunnel</td> <td>3), 11), 12), 15)</td> <td>11)</td> <td>12), 15)</td> </tr> <tr> <td>Schuttrutschen</td> <td>12), 13), 15)</td> <td></td> <td>12), 13), 15)</td> </tr> </tbody> </table>	Art	Aufstellung	Kennzeichnung	Schutz Einrichtung	Dach-, Fassaden- und Abbrucharbeiten an Bauwerken	2)	8)	12), 13), 14)	Bau-, Werkstatt-, Toilettenwagen usw.	3), 4), 9)	9)		Container, Wechselbehälter	3), 4), 5)	9), 10)		Hubarbeitsbühnen	3), 6), 12), 14), 15)		12), 13), 15)	Autokrane	5), 7), 14)		14)	Aufzüge, Schrägaufzüge	3), 12), 13), 15)		12), 13), 15)	Bauzäune, Gerüste, Durchlaufgerüste, Fußgängertunnel	3), 11), 12), 15)	11)	12), 15)	Schuttrutschen	12), 13), 15)		12), 13), 15)			<p>Tabelle A-3</p>
Art	Aufstellung	Kennzeichnung	Schutz Einrichtung																																				
Dach-, Fassaden- und Abbrucharbeiten an Bauwerken	2)	8)	12), 13), 14)																																				
Bau-, Werkstatt-, Toilettenwagen usw.	3), 4), 9)	9)																																					
Container, Wechselbehälter	3), 4), 5)	9), 10)																																					
Hubarbeitsbühnen	3), 6), 12), 14), 15)		12), 13), 15)																																				
Autokrane	5), 7), 14)		14)																																				
Aufzüge, Schrägaufzüge	3), 12), 13), 15)		12), 13), 15)																																				
Bauzäune, Gerüste, Durchlaufgerüste, Fußgängertunnel	3), 11), 12), 15)	11)	12), 15)																																				
Schuttrutschen	12), 13), 15)		12), 13), 15)																																				
	<p>1) 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.</p>	<p>2) 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.</p>																																					
<p>1) Grundsätzlich innerhalb einer Absperrung zu lagern bzw. aufzustellen.</p>		<p>4) Grundsätzlich innerhalb einer Absperrung zu lagern bzw. aufzustellen.</p>																																					
<p>3) Nur wenn aus Platzgründen oder wegen der Höhe der Bauwerke eine ausreichende Sicherheit nicht gewährleistet erscheint, darf öffentlicher Verkehrsraum zur Verfügung gestellt werden.</p>	<p>2) Nur wenn aus Platzgründen oder wegen der Höhe der Bauwerke eine ausreichende Sicherheit nicht gewährleistet erscheint, darf öffentlicher Verkehrsraum zur Verfügung gestellt werden.</p>	<p>2) Nur wenn aus Platzgründen oder wegen der Höhe der Bauwerke eine ausreichende Sicherheit nicht gewährleistet erscheint, darf öffentlicher Verkehrsraum zur Verfügung gestellt werden.</p>																																					

Soll in einer Arbeitsstelle auch während der Dunkelheit 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 übermäßig beeinträchtigt werden.	(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.	(2) Soll in einer Arbeitsstelle auch während der Dunkelheit 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 übermäßig beeinträchtigt werden.	
	(3) Die Wirkung der Beleuchtung auf die Verkehrsteilnehmer ist im Rahmen von Kontrollfahrten zu prüfen.	(3) Die Wirkung der Beleuchtung auf die Verkehrsteilnehmer ist im Rahmen von Kontrollfahrten zu prüfen.	
	(4) Zur Längsabspernung 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.	(4) Zur Längsabspernung 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.	Neu
	(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 Informationsteil gemäß Abschnitt 3.5.2 hervorgehoben werden. Zeichen 123 soll mit gelbem Blinklicht gemäß § 38 Absatz 3 ergänzt werden.	(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 Informationsteil gemäß Abschnitt 3.5.2 hervorgehoben werden. Zeichen 123 soll mit gelbem Blinklicht gemäß § 38 Absatz 3 ergänzt werden.	
10 Verkehrsführung und -regelung	11 Verkehrsführung und -regelung	11 Verkehrsführung und -regelung	
10.0 Allgemeines	11.1 Allgemeines	11.1 Allgemeines	
(1) In welcher Form (z. B. Teilspernung, Überleitung) und in welchem Umfang Kraftfahrzeug-, Rad- und Fußgängerverkehr 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.	(1) In welcher Form (z. B. Sperrung, Überleitung) und in welchem Umfang Kraftfahrzeug-, Rad- und Fußgängerverkehr 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.	(1) In welcher Form (z. B. Teilspernung, Sperrung, Überleitung) und in welchem Umfang Kraftfahrzeug-, Rad- und Fußgängerverkehr 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 Fahrestreifenbegrenzungen je mit halber Breite den beiden anliegenden Fahrestreifen, Fahrbahnbegrenzungen aus überfahrbaren Markierungssystemen mit voller Breite dem jeweils anliegenden Fahrestreifen zugerechnet (ausgenommen Randmarkierungen von Radfahrestreifen). 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.	(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 Fahrestreifenbegrenzungen je mit halber Breite den beiden anliegenden Fahrestreifen, Fahrbahnbegrenzungen aus überfahrbaren Markierungssystemen mit voller Breite dem jeweils anliegenden Fahrestreifen zugerechnet (ausgenommen Randmarkierungen von Radfahrestreifen). 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.	Übernahme der Einzelregelungen zu den Breitenbestimmungen der Teile B bis D in den Teil A
(2) Die von der gewählten Form der Verkehrsführung abhängigen Regelungen des Verkehrs werden in den Teilen B bis D zusätzlich in Regelplänen hinsichtlich Beschilderung, Verkehrseinrichtungen, Abständen, Beleuchtung usw. verdeutlicht. Sie sollten als Grundlage für Verkehrszeichenpläne verwendet werden.	(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.	(3) (2) Die von der gewählten Form der Verkehrsführung abhängigen Regelungen des Verkehrs werden in den Teilen B bis D zusätzlich in Regelplänen hinsichtlich Beschilderung, Verkehrszeichen, Verkehrseinrichtungen, Abständen, Beleuchtung usw. verdeutlicht. Sie sollen als Grundlage für Verkehrszeichenpläne verwendet werden beispielhaft dargestellt.	
(3) Zwischen dem Arbeitsbereich der Arbeitsstelle (z. B. Grabungskante, Baugeräte) und dem Verkehrsbereich sind möglichst folgende Mindestabstände (Richtwerte) einzuhalten, soweit nicht vom Bausträger andere Maße vorgeschrieben werden: a) 0,3 m auf innerörtlichen Straßen, b) 0,5 m auf Straßen außerorts, c) 0,15 m auf Geh- und Radwegen.	(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.	(3) Zwischen dem Arbeitsbereich der Arbeitsstelle (z. B. Grabungskante, Baugeräte) und dem Verkehrsbereich sind möglichst folgende Mindestabstände (Richtwerte) einzuhalten, soweit nicht vom Bausträger andere Maße vorgeschrieben werden: a) 0,3 m auf innerörtlichen Straßen, b) 0,5 m auf Straßen außerorts, c) 0,15 m auf Geh- und Radwegen. (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.	Mindestabstand zum Verkehrsbereich 0,5 m wenn Absätze wie Fräskanten entstehen
(4) Alle in den Teilen B bis D angegebenen Maße, ausgenommen Abmessungen von Verkehrszeichen, Fahrestreifen- und Fahrbahnbreiten, sind Richtwerte. Entsprechend den örtlichen Verhältnissen sind bei der Ausführung in der Örtlichkeit bei Maßen in vertikaler Richtung ± 5 %, in horizontaler Richtung ± 10 % Abweichung tolerierbar. Abstandsmaße beziehen sich, wenn nicht anders angegeben, auf die Mitte der Verkehrseinrichtungen.	(5) Alle in den Teilen B bis D angegebenen Maße, ausgenommen Abmessungen von Verkehrszeichen, Fahrestreifen- und Fahrbahnbreiten, sind Richtwerte. Entsprechend den örtlichen Verhältnissen sind bei der Ausführung in der Örtlichkeit bei Maßen in vertikaler Richtung ± 5 %, in horizontaler Richtung ± 10 % Abweichung tolerierbar. Abstandsmaße in Längsrichtung beziehen sich, wenn nicht anders angegeben, auf die Mitte der Verkehrseinrichtungen und Verkehrszeichen.	(5) Alle in den Teilen B bis D angegebenen Maße, ausgenommen Abmessungen von Verkehrszeichen, Fahrestreifen- und Fahrbahnbreiten, sind Richtwerte. Entsprechend den örtlichen Verhältnissen sind bei der Ausführung in der Örtlichkeit bei Maßen in vertikaler Richtung ± 5 %, in horizontaler Richtung ± 10 % Abweichung tolerierbar. Abstandsmaße in Längsrichtung beziehen sich, wenn nicht anders angegeben, auf die Mitte der Verkehrseinrichtungen und Verkehrszeichen.	

10.1 Umleitungen	11.2 Umleitungen³⁾	10.1 Umleitungen 11.2 Umleitungen³⁾	
(1) Die Vollspernung eines Verkehrsweges, ggf. auch nur für bestimmte Fahrzeugarten oder den Fußgängerverkehr, stellt einen schwerwiegenden Eingriff in den Verkehrsablauf dar. Durch die anzuordnende Umleitung kann der Ablauf insbesondere auf den Umleitungsstrecken erheblich beeinträchtigt sein.	(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.	(1) Die Vollspernung Sperrung eines Verkehrsweges, gegebenfalls auch nur für bestimmte Fahrzeugarten oder den Fußgängerverkehr Fußverkehr , stellt einen schwerwiegenden Eingriff in den Verkehrsablauf dar. Durch die anzuordnende Umleitung kann der Ablauf Verkehr insbesondere auf den Umleitungsstrecken erheblich beeinträchtigt sein. <u>Zusätzliche Gefahren für die (Wohn)Bevölkerung durch Lärm- und Abgasbelastung sind soweit möglich zu vermeiden.</u>	Lärm- und Abgasbelastung vermeiden
(2) Daher sind die mit der Umleitung zusammenhängenden Fragen der Sicherheit und Leistungsfähigkeit besonders sorgfältig zu prüfen. Soweit andere Verkehrsträger (Bahn- oder Verkehrsbetriebe) betroffen sind, sind diese rechtzeitig zu beteiligen (siehe auch A.1.3).	(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.	(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 A -Abschnitt 1.3). <u>Die Zuständigkeitsnorm des § 44 bleibt hiervon unberührt.</u>	
(3) Die beabsichtigte Vollspernung der Straße sollte über geeignete Medien verbreitet werden.	(3) Die beabsichtigte Sperrung einer Straße sollte über geeignete Medien bekannt gemacht werden.	(3) Die beabsichtigte Vollspernung der Sperrung einer Straße sollte über geeignete Medien verbreitet bekannt gemacht werden.	
(4) Eine Umleitung ist so rechtzeitig anzukündigen, daß sich der Verkehrsteilnehmer auf die neue, unvorhergesehene Situation einstellen kann.	(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.	(4) Eine Umleitung ist <u>in zeitlicher Hinsicht</u> so rechtzeitig <u>vor Einrichtung der Umleitung</u> anzukündigen, daß sich der Verkehrsteilnehmer auf die neue, unvorhergesehene Situation einstellen kann können .	
(5) Bei Vollspernung ist die wegweisende Beschilderung bzw. sind die Zielangaben rot auszukreuzen. Die für die Auskreuzung verwendeten Materialien müssen auch bei Nacht deutlich erkennbar sein.	(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.	(5) Bei Vollspernung ist die wegweisende Beschilderung bzw. Sperrung oder bedarfsweise bei teilweiser Sperrung sind die betroffenen Zielangaben der wegweisenden Beschilderung rot auszukreuzen. <u>Dabei müssen die Zielangaben noch lesbar bleiben.</u> Die für die Auskreuzung verwendeten Materialien müssen auch bei Nacht deutlich erkennbar retroreflektierend sein und rückstandslos und ohne Beschädigung der Verkehrszeichenfolie entfernt werden können. Sie dürfen nicht stärker rückstrahlen als das ausgekreuzte Verkehrszeichen.	Bei Auskreuzung von Wegweisern darf die Verkehrszeichenfolie nicht beschädigt werden
(6) Auf der Umleitungsstrecke kann es erforderlich werden, die Vorfahrt so zu ändern, daß der Umleitungsverkehr bevorrechtigt ist. Dies gilt besonders für den Fall, daß der Verkehr einer bevorrechtigten Straße umgeleitet werden muß. Die Verkehrsströme, die durch diese Maßnahme wartepflichtig werden, sollen besonders darauf hingewiesen werden (Z 101 mit Zusatzzeichen 1008-30).	(6) Auf der Umleitungsstrecke kann es erforderlich sein, die Vorfahrt so zu ändern, dass der Umleitungsverkehr bevorrechtigt ist. Dies gilt besonders für den Fall, dass der Verkehr einer bevorrechtigten 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.	(6) Auf der Umleitungsstrecke kann es erforderlich werden sein , die Vorfahrt so zu ändern, daß der Umleitungsverkehr bevorrechtigt ist. Dies gilt besonders für den Fall, daß der Verkehr einer bevorrechtigten Straße umgeleitet werden muß muss . Die Verkehrsströme, die durch diese Maßnahme wartepflichtig werden, sollen besonders darauf hingewiesen werden (<u>Z</u> Zeichen 101 mit Zusatzzeichen 1008-30). <u>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.</u>	Anpassung der Signalzeiten im Zuge von Umleitungsstrecken - Bei Sperrung von Autobahnen Verkehrsregelung durch die Polizei anregen
(7) Im übrigen gelten die „Richtlinien für Umleitungsbeschilderung (RUB)“ und hilfsweise die „Richtlinien für verkehrslenkende Maßnahmen der Straßenverkehrsbehörden, der Straßenbaubehörden und der Polizei (Verkehrsenkungsrichtlinien)“ (VkBfI 1968, H. 11, S. 239-247).	³⁾ Die Einrichtung und Kennzeichnung von Umleitungen richten sich nach den RUB, hilfsweise den „Richtlinien für verkehrslenkende Maßnahmen der Straßenverkehrsbehörden, der Straßenbaubehörden und der Polizei (Verkehrsenkungsrichtlinien)“; siehe VkBfI 1968, H. 11, S. 239-247.	(7) Im übrigen gelten die „Richtlinien für Umleitungsbeschilderung“ und die Einrichtung und Kennzeichnung von Umleitungen richten sich nach den RUB“ und, hilfsweise die „Richtlinien für verkehrslenkende Maßnahmen der Straßenverkehrsbehörden, der Straßenbaubehörden und der Polizei (Verkehrsenkungsrichtlinien)“; siehe VkBfI 1968, H. 11, S. 239-247.	
Teil B Innerörtliche Straßen	Teil B: Innerörtliche Straßen	Teil B: Innerörtliche Straßen	
Allgemeines	1 Allgemeines	1 Allgemeines	
(1) Innerörtliche Straßen im Sinne dieser Richtlinien sind alle Verkehrsräume innerhalb geschlossener Ortschaften mit Ausnahme von Autobahnen und Kraftfahrstraßen. Die geschlossene Ortschaft ist durch die Zeichen 310 und 311 gekennzeichnet.	(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.	(1) Innerörtliche Straßen im Sinne dieser Richtlinien sind alle Verkehrsräume (tatsächlich-) öffentlichen Verkehrsflächen innerhalb geschlossener Ortschaften <u>einschließlich Fußgängerzonen, Parkplätzen u. Ä.</u> 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 Teils 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 70 km/h und/oder mehrbahnigen Straßen im Ortsbereich (z.-B. Stadtautobahnen) sollen zweckmäßige Regelungen auch aus den Teilen C (Landstraßen) und D (Autobahnen) übernommen werden.	(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) Grundsätzlich gelten alle Regelungen und Festlegungen des Teils 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 70 50 km/h und/oder mehrbahnigen Straßen im Ortsbereich (z.-B. Stadtautobahnen) sollen zweckmäßige Regelungen auch aus den Teilen C (Landstraßen) und D (Autobahnen) übernommen werden-	
2 Arbeitsstellen von längerer Dauer	2 Arbeitsstellen von längerer Dauer	2 Arbeitsstellen von längerer Dauer	

2.1 Aufstell-Entfernungen von Verkehrsschildern	2.1 Aufstellentfernungen von Verkehrszeichen	2.1 Aufstell-Entfernungen Aufstellentfernungen von Verkehrsschildern Verkehrszeichen																																			
(1) Die Entfernungsangaben in Tabelle B-1 beziehen sich auf den Beginn einer Einengung bzw. Verschwenkung der Fahrstreifen (Bezugspunkt für Aufstell-Entfernungen).		(1) Die Entfernungsangaben in Tabelle B-1 beziehen sich auf den Bezugspunkt für die Aufstellentfernungen ist der Beginn einer der Einengung bzw. Verschwenkung der Fahrstreifen (Bezugspunkt für Aufstell-Entfernungen).																																			
(2) Zeichen 283 und 286 sind in einem Abstand von 30 bis 50 m anzuordnen. Bei Bedarf sind Zusatzzeichen (z. B. zeitlicher Beginn, zeitliche Beschränkung) anzubringen.	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) Zeichen 292 und 296. Die Aufstellentfernungen sind in einem Abstand von 30 bis 50 m der Regel zu beachten, soweit die genannten Verkehrszeichen im Einzelfall anzuordnen. Bei Bedarf sind Zusatzzeichen (z. B. zeitlicher Beginn, zeitliche Beschränkung) anzubringen. Bei der Festlegung des Aufstellortes sind die rechtzeitige Erkennbarkeit der Zeichen sowie die Begreifbarkeit des Zusammenhangs mit der Arbeitsstelle zu beachten.																																			
(3) Die Zeichen können aus Platzgründen auch kombiniert aufgestellt werden, z. B.: Zeichen 120/276, 121/276, 131/276, Zeichen 112/274, 274/276.		(3) Die Zeichen können aus Platzgründen auch kombiniert aufgestellt werden, z. B.: Zeichen 120/276, 121/276, 131/276, Zeichen 112/274, 274/276.	gestrichen, Kombinationsanordnung gemäß A 2.3 ist aber weiter zulässig																																		
	<table border="1"> <caption>Tabelle B-1: Aufstellentfernungen</caption> <thead> <tr> <th rowspan="2">Lage in Fahrtrichtung</th> <th rowspan="2">Zeichen</th> <th colspan="3">Straßen</th> </tr> <tr> <th>Mit zwei und mehr Fahrstreifen in einer Richtung</th> <th>Mit zwei Fahrstreifen</th> <th>Mit $V_{max} < 50$ km/h</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td rowspan="4">vor der Arbeitsstelle</td> <td>123</td> <td>70 - 100 m</td> <td>50 - 70 m</td> <td>10 - 30 m</td> </tr> <tr> <td>321 (1-10)</td> <td>50 - 70 m</td> <td>*</td> <td>*</td> </tr> <tr> <td>274, 276</td> <td>30 - 50 m</td> <td>50 - 70 m</td> <td>*</td> </tr> <tr> <td>208, 308</td> <td>-</td> <td>0 - 10 m</td> <td>0 - 10 m</td> </tr> <tr> <td rowspan="2">hinter der Arbeitsstelle</td> <td>280</td> <td>10 - 20 m</td> <td>0 - 10 m</td> <td>*</td> </tr> <tr> <td>274</td> <td>10 - 20 m</td> <td>0 - 10 m</td> <td>*</td> </tr> </tbody> </table> <p>* Im Regelfall nicht erforderlich</p>	Lage in Fahrtrichtung	Zeichen	Straßen			Mit zwei und mehr Fahrstreifen in einer Richtung	Mit zwei Fahrstreifen	Mit $V_{max} < 50$ km/h	vor der Arbeitsstelle	123	70 - 100 m	50 - 70 m	10 - 30 m	321 (1-10)	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	*		Tabelle B-1
Lage in Fahrtrichtung	Zeichen			Straßen																																	
		Mit zwei und mehr Fahrstreifen in einer Richtung	Mit zwei Fahrstreifen	Mit $V_{max} < 50$ km/h																																	
vor der Arbeitsstelle	123	70 - 100 m	50 - 70 m	10 - 30 m																																	
	321 (1-10)	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	*																																	
2.2 Verkehrsführung im Fahrbahnbereich	2.2 Verkehrsführung im Fahrbahnbereich	2.2 Verkehrsführung im Fahrbahnbereich																																			
2.2.0 Allgemeines	2.2.1 Allgemeines	2.2.0-1 Allgemeines																																			
(1) Im Bereich von Arbeitsstellen ist grundsätzlich die vorhandene Fahrstreifenanzahl zu erhalten. Bussen und Bahnen sind in der Regel Vorrang in der Betriebsführung zu geben.	(1) Im Bereich von Arbeitsstellen soll grundsätzlich die vorhandene Fahrstreifenanzahl erhalten werden. Der Betriebsführung von Bussen und Bahnen soll Vorrang gegeben werden.	(1) Im Bereich von Arbeitsstellen ist soll grundsätzlich die vorhandene Fahrstreifenanzahl zu erhalten werden . Der Betriebsführung von Bussen und Bahnen sind in der Regel soll Vorrang in der Betriebsführung zu 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 B.2.3.3) und/oder über Umleitungen (siehe B.2.3.4) abgewickelt werden kann.	(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.	(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 B-Abschnitt 2.3.3 und 4) oder über Umleitungen (siehe B-Abschnitt 2.3.4 5) abgewickelt werden kann.																																			
(3) Bei hohen Verkehrsstärken und fehlenden Umleitungsmöglichkeiten ist möglichst eine provisorische Umfahrung der Arbeitsstelle vorzusehen.	(3) Bei hohen Verkehrsstärken und fehlenden Umleitungsmöglichkeiten sollte eine provisorische Umfahrung der Arbeitsstelle vorgesehen werden.	(3) Bei hohen Verkehrsstärken und fehlenden Umleitungsmöglichkeiten ist möglichst sollte eine provisorische Umfahrung der Arbeitsstelle vorzusehen vorgesehen werden .																																			
(4) Muß die Fahrstreifenanzahl reduziert werden, so hat die Straßenbaubehörde in Zusammenarbeit mit der Polizei sowie der Straßenverkehrsbehörde zu untersuchen, wie ein Verkehrstau vermieden werden kann (z. B. Umleitung, Öffnung von gesperrten Straßen). Zur Vermeidung von Verkehrsstauungen können Hinweise auf Staugefahren gegeben oder Stauwamanlagen aufgestellt werden. Die Stauhinweise sind möglichst mit Entfernungsangaben so aufzustellen, daß die Verkehrsteilnehmer rechtzeitig auf andere Straßen ausweichen können, die ggf. als Umleitungen zu beschildern sind.		(4) Muß die Fahrstreifenanzahl reduziert werden, so hat die Straßenbaubehörde in Zusammenarbeit mit der Polizei sowie der Straßenverkehrsbehörde zu untersuchen, wie ein Verkehrstau vermieden werden kann (z. B. Umleitung, Öffnung von gesperrten Straßen). Zur Vermeidung von Verkehrsstauungen können Hinweise auf Staugefahren gegeben oder Stauwamanlagen aufgestellt werden. Die Stauhinweise sind möglichst mit Entfernungsangaben so aufzustellen, daß die Verkehrsteilnehmer rechtzeitig auf andere Straßen ausweichen können, die ggf. als Umleitungen zu beschildern sind.	Die an und für sich auch innerorts notwendigen Maßnahmen zur Stauvermeidung der RSA 95 wurden in den RSA 2021 gestrichen und sind trotz Streichung weiter anzuwenden																																		
(5) Dem Fußgänger- und Radfahrerverkehr ist besondere Sorgfalt zu widmen (siehe B.2.4).	(4) Der Führung des Fuß- und Radverkehrs ist besondere Sorgfalt zu widmen (siehe Abschnitt 2.4).	(5) Dem Fußgänger (4) Der Führung des Fuß- und Radverkehrs ist besondere Sorgfalt zu widmen (siehe B-Abschnitt 2.4).																																			
	(5) Die Sperrung von baulichen Querungsstellen im Bereich von Arbeitsstellen ist durch Absperrschranken gitter vorzunehmen.	(5) Die Sperrung von baulichen Querungsstellen im Bereich von Arbeitsstellen ist durch Absperrschranken gitter vorzunehmen.																																			
2.2.1 Fahrstreifenbreiten	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.	(1) Im Regelfall ist eine Fahrstreifenbreite von mindestens 2,75 3,00 m einzuhalten (Bild B-1). Teil A, Abschnitt 1.1 Absatz 10 ist besonders zu beachten.	Regelmaß Fahrstreifenbreite 3m; dadurch dass die Fahrbahnmarkierung vor den Verkehrseinrichtungen und der dazu einzuhaltende Sicherheitsabstand von 25 cm wegfällt, bleibt es beim lichten Maß von 3 m wie in den RSA 95.																																		

<p>(1) Im Regelfall ist eine Fahrstreifenbreite von mindestens 2,75 m einzuhalten. Die Mindestfahrstreifenbreite kann bis auf 2,6 m unterschritten werden, wenn es sich um kurze Streckenabschnitte handelt, bzw. bis auf 2,2 m, wenn die Benutzung auf Pkw-Verkehr begrenzt wird (Z 264). Es ist zu beachten, daß regional bei häufigem Verkehr überbreiter Fahrzeuge größere Fahrstreifenbreiten notwendig sein können.</p>	 <p>Bild B-1: Beispiel eines Querschnittes für Fahrbahnbreite 6,00 m</p>		Bild B-1
	<p>(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, bzw. bis auf 2,2 m, wenn die Benutzung auf Pkw-Verkehr begrenzt wird (Z 264). 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.</p>	<p>(2) Die Mindestfahrstreifenbreite kann <u>in Ausnahmefällen</u> bis auf 2,85 m <u>unterschritten</u> reduziert werden, wenn es sich um kurze Streckenabschnitte <u>oder um Straßen mit Geschwindigkeitsbeschränkung von weniger als 50 km/h handelt, bzw. bis auf 2,2 m, wenn die Benutzung auf Pkw-Verkehr begrenzt wird (Z 264).</u> Eine Unterschreitung der Mindestfahrstreifenbreite bedarf einer besonderen örtlichen Situationsprüfung. Es ist zu beachten, daß <u>Überholfahrstreifen mit einer Mindestbreite von 2,75 m angeordnet werden.</u> Bei Ausschluss bestimmter Verkehrsarten können in allen vorgenannten Fällen <u>geringere Fahrstreifenbreiten angeordnet werden.</u></p>	Kurzer Abschnitt Breiteinschränkung auf 2,85 m möglich und Überholfahrstreifenbreite auf 2,75 m reduzierbar
<p>(2) Damit ist Begegnungsverkehr ggf. durch Ummarkierung (Einengung von Fahrstreifen) oder durch Einrichtung eines Behelfsfahrstreifens (z. B. über einen Parkstreifen) bei einer Restfahrbahnbreite von 5,5 m noch möglich. Bei schwacher Verkehrsstärke und geringem Anteil von Schwerverkehr ohne Busverkehr sowie kurzen Arbeitsstellen ist es in der Regel auch noch zulässig, bei einer Restfahrbahnbreite von 5 m eine Verkehrsführung im Gegenverkehr einzurichten.</p>	<p>(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.</p>	<p>(3) Damit ist Begegnungsverkehr <u>ggf. gegebenfalls</u> durch Ummarkierung (Einengung von Fahrstreifen) oder durch Einrichtung eines Behelfsfahrstreifens (z. B. über einen Parkstreifen) bei einer Restfahrbahnbreite von 5,5 m noch möglich. <u>Bei schwacher Verkehrsstärke und geringem Anteil von Schwerverkehr ohne Busverkehr sowie kurzen Arbeitsstellen</u> Es ist <u>es in der Regel auch noch zulässig, zu beachten, dass regional bei einer Restfahrbahnbreite von 5 m eine Verkehrsführung im Gegenverkehr einzurichten</u> häufigem Verkehr überbreiter Fahrzeuge größere Fahrstreifenbreiten <u>notwendig sein können.</u></p>	Begegnungsverkehr bei kurzer Einengung noch bei 5,70 m Restbreite zulässig - Berücksichtigung örtlicher Besonderheiten, z. B. landwirtschaftlicher Verkehr mit 3m Fahrzeugbreite ohne Spiegel
<p>(3) Bei einer Arbeitsstelle mit Wechselverkehr sollte die Restfahrbahnbreite 2,75 m nicht unterschreiten.</p>	<p>(4) Bei einer Arbeitsstelle mit Wechselverkehr sollte die Restfahrbahnbreite 3,00 m nicht unterschreiten.</p>	<p>(4) Bei einer Arbeitsstelle mit Wechselverkehr sollte die Restfahrbahnbreite <u>2,75 m</u> nicht unterschreiten.</p>	Wechselverkehr statt 2,75 m jetzt 3,00 m
<p>(4) Bei der Festlegung der Fahrstreifenbreiten sollte ggf. berücksichtigt werden, daß zwischen Absperrgeräten und einem Baugrubenrand ein Sicherheitsabstand von mindestens 0,3 m zu Verfügung steht.</p>		<p>(4) <u>Bei der Festlegung der Fahrstreifenbreiten sollte ggf. berücksichtigt werden, daß zwischen Absperrgeräten und einem Baugrubenrand ein Sicherheitsabstand von mindestens 0,3 m zu Verfügung steht.</u></p>	siehe Teil A 11.1 Absatz 4 - 50 cm Sicherheitsabstand bei Absatz neben dem Absperrgerät (z. B. Fräskante, Grabenkante)
<p>2.2.2 Vollsperrung</p>	<p>2.2.3 Sperrung einer Fahrtrichtung</p>	<p>2.2.2 Vollsperrung 2.2.3 Sperrung einer Fahrtrichtung</p>	
<p>In Ausnahmefällen, in denen die Einfahrt verboten werden soll, aber aus der Gegenrichtung Verkehr zugelassen wird, ist Zeichen 267 anzuordnen (Ziffer II VwV-StVO zu § 41 Abs. 2 Nr. 6 zu Zeichen 267). Im übrigen wird auf A.3.2.2 verwiesen.</p>	<p>(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.</p>	<p>(1) <u>In Ausnahmefällen</u> Fällen, in denen die Einfahrt verboten werden soll, aber aus der Gegenrichtung Verkehr zugelassen wird, <u>(Einbahnstraße; Zeichen 220), ist Zeichen 267 anzuordnen (Ziffer II VwV-StVO siehe auch Erläuterungen zu Anlage 2 zu § 41 Abs. 2 Absatz 1, lfd. Nr. 6 zu Zeichen 267 41).</u> Im <u>übrigen</u> wird auf Teil A, Abschnitt 3.4.3 Absatz 1 verwiesen.</p>	
	<p>(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).</p>	<p>(2) <u>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).</u></p>	Prüfung ob Radverkehr in der Gegenrichtung einer Einbahnstraße erlaubt werden kann.
<p>2.2.3 Teilspernung</p>	<p>2.2.4 Sperrung von Fahrbahnteilen</p>	<p>2.2.3 Teilspernung 2.2.4 Sperrung von Fahrbahnteilen</p>	
<p>(1) Eine rechteckige Querabspernung erfolgt durch rechtwinklig zur Fahrbahnachse aufgestellte Absperrschranken und eine Leitbake, die an der Seite der Absperrschranke aufgestellt wird, an der vorbeigefahren werden soll.</p>	<p>(1) Eine rechteckige Querabspernung erfolgt durch rechtwinklig zur Fahrbahnachse aufgestellte Absperrschrankengitter und eine Leitbake (Zeichen 605), die an der Seite des Absperrschrankengitters aufgestellt wird, an der vorbeigefahren werden soll (siehe Teil A, Bild A-4).</p>	<p>(1) Eine rechteckige Querabspernung erfolgt durch rechtwinklig zur Fahrbahnachse aufgestellte <u>Absperrschranken</u> <u>Absperrschrankengitter</u> und eine Leitbake <u>(Zeichen 605)</u>, die an der Seite <u>der Absperrschranke</u> <u>des Absperrschrankengitters</u> aufgestellt wird, an der vorbeigefahren werden soll <u>(siehe Teil A, Bild A-4).</u></p>	
<p>(2) Eine spitzwinklige Querabspernung wird mit einseitigen Leitbaken gestaltet. Es müssen mindestens vier Stück je voll gesperrtem Fahrstreifen bei einem seitlichen Abstand von 0,6 m bis 1 m aufgestellt werden. Der Längsabstand soll 1 bis 2 m betragen.</p>	<p>(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.</p>	<p>(2) Eine spitzwinklige Querabspernung wird mit einseitigen Leitbaken gestaltet. Es <u>müssen</u> <u>sollten</u> mindestens vier Stück je voll gesperrtem Fahrstreifen bei einem seitlichen Abstand von 0,6 m bis 1 m <u>aufgestellt</u> <u>vorgesehen</u> werden. Der Längsabstand soll 1 bis 2 m betragen.</p>	
<p>(3) Wann eine rechteckige oder spitzwinklige Querabspernung eingesetzt wird, richtet sich in erster Linie nach den örtlichen Platzverhältnissen. Bei zwei oder mehr Fahrstreifen einer Richtung sowie auf Vorfahrtsstraßen (Z 306) sollte möglichst eine spitzwinklige Querabspernung eingesetzt werden.</p>	<p>(3) <u>Ob eine rechteckige oder spitzwinklige Querabspernung angeordnet wird, richtet sich in erster Linie nach den örtlichen Platzverhältnissen. Bei zwei oder mehr Fahrstreifen für eine Richtung sowie auf Vorfahrtsstraßen (Zeichen 306) sollte möglichst eine spitzwinklige Querabspernung angeordnet werden.</u></p>	<p>(3) <u>Wenn</u> <u>Ob</u> eine rechteckige oder spitzwinklige Querabspernung <u>eingesetzt</u> <u>angeordnet</u> wird, richtet sich in erster Linie nach den örtlichen Platzverhältnissen. Bei zwei oder mehr Fahrstreifen <u>einer</u> <u>für eine</u> Richtung sowie auf <u>Vorfahrtsstraßen</u> <u>(Z Vorfahrtsstraßen (Zeichen 306) sollte möglichst eine spitzwinklige Querabspernung eingesetzt</u> <u>angeordnet</u> werden.</p>	
	<p>(4) Bei Verschwenkungen beträgt das Verschwenkungsmaß mindestens 1:10.</p>	<p>(4) <u>Bei Verschwenkungen beträgt das Verschwenkungsmaß mindestens 1:10.</u></p>	Verschwenkungsmaß ≥ 1:10

(4) Müssen mehrere Fahrstreifen in einer Fahrtrichtung gesperrt werden, so sollen getrennte spitzwinklige Querabsperrrungen vorgenommen werden. Zwischen ihnen können jeweils längere Übergangsstrecken liegen (versetzte Fahrstreifenreduzierung).	(5) Müssen mehrere Fahrstreifen in einer Fahrtrichtung gesperrt werden, so sollen getrennte spitzwinklige Querabsperrrungen vorgenommen werden. Zwischen ihnen können jeweils längere Übergangsstrecken liegen (versetzte Fahrstreifenreduzierung). Der Abstand zwischen zwei Fahrstreifenreduzierungen sollte mindestens so bemessen sein, dass eine Fahrzeugkombination der maximalen für den allgemeinen Verkehr zugelassenen Länge dazwischen Platz findet (etwa 20 m).	(5) Müssen mehrere Fahrstreifen in einer Fahrtrichtung gesperrt werden, so sollen getrennte spitzwinklige Querabsperrrungen vorgenommen werden. Zwischen ihnen können jeweils längere Übergangsstrecken liegen (versetzte Fahrstreifenreduzierung). <u>Der Abstand zwischen zwei Fahrstreifenreduzierungen sollte mindestens so bemessen sein, dass eine Fahrzeugkombination der maximalen für den allgemeinen Verkehr zugelassenen Länge dazwischen Platz findet (etwa 20 m).</u>	Regeln zur Gestaltung von versetzten Fahrstreifenreduzierungen, ca. 20m zwischen zwei Einziehungen notwendig
(5) Entgegengesetzt gerichtete Verkehrsströme werden in Überleitungsbereichen auf zweibahnigen Straßen grundsätzlich jeweils mit Hilfe einer spitzwinkligen Querabsperrrung aus einseitigen Leitbaken geführt. Zwischen den beiden Bakenreihen ist ein möglichst großer Sicherheitsraum vorzusehen. Ist aus Platzgründen nur eine Reihe möglich, so sind zweiseitige Leitbaken erforderlich. Am Beginn der Rückführung des umgeleiteten Verkehrsstromes ist auf der ersten Leitbake der Querabsperrrung Zeichen 222-20 anzuordnen.	(6) Entgegengesetzt gerichtete Verkehrsströme werden in Überleitungsbereichen auf zweibahnigen Straßen grundsätzlich jeweils mit Hilfe einer spitzwinkligen Querabsperrrung 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.	(6) Entgegengesetzt gerichtete Verkehrsströme werden in Überleitungsbereichen auf zweibahnigen Straßen grundsätzlich jeweils mit Hilfe einer spitzwinkligen Querabsperrrung aus einseitigen Leitbaken geführt. Zwischen den beiden Bakenreihen <u>Leitbakenreihen</u> ist ein möglichst großer Sicherheitsraum vorzusehen. Ist aus Platzgründen nur eine Reihe möglich, so sind zweiseitige Leitbaken erforderlich. <u>Am Beginn der Rückführung des umgeleiteten Verkehrsstromes ist auf der ersten Leitbake der Querabsperrrung Zeichen 222-20 anzuordnen.</u>	Zeichen 222 entfällt bei Rückführung übergeleiteter Fahrstreifen
(6) Am Ende einer Absperrung können Absperrschranken oder Leitbaken (drei Stück pro voll gesperrtem Fahrstreifen) eingesetzt werden.	(7) Am Ende einer Absperrung können Absperrschranken, Absperrschrankengitter oder Leitbaken eingesetzt werden.	(6) Am Ende einer Absperrung können Absperrschranken, <u>Absperrschrankengitter</u> oder Leitbaken (drei Stück pro voll gesperrtem Fahrstreifen) eingesetzt werden.	
	9 sofern kein Fußverkehr zugelassen ist, sind Absperrschranken ausreichend (siehe Teil A Abschnitt 3.4.2 Absatz 3)	<u>9 sofern kein Fußverkehr zugelassen ist, sind Absperrschranken ausreichend (siehe Teil A Abschnitt 3.4.2 Absatz 3)</u>	
2.2.4 Längsabsperrrung	2.2.5 Längsabsperrrung	2.2.45 Längsabsperrrung	
(1) In der Regel wird die Arbeitsstelle in Längsrichtung durch Leitbaken abgesichert. Der Abstand der Leitbaken darf maximal 10 m betragen. Auf Richtungsfahrbahnen (kein Gegenverkehr) dürfen auch einseitige Leitbaken aufgestellt werden.	(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.	(1) In der Regel wird die Arbeitsstelle in Längsrichtung durch Leitbaken <u>ohne Warnleuchten</u> abgesichert. Der Abstand der Leitbaken darf <u>sollte</u> maximal 10 <u>9</u> m betragen. <u>Auf Richtungsfahrbahnen (kein Gegenverkehr) dürfen auch einseitige, jedoch sind mindestens zwei Leitbaken aufgestellt werden erforderlich.</u>	
(2) Ist im Bereich der Längsabsperrrung mit Querverkehr zu rechnen (z. B. aus Einmündungen oder Ausfahrten) oder sollen Fußgänger am Durchqueren des Arbeitsstellenbereiches gehindert werden, sollten zusätzlich Absperrschranken zwischen den Leitbaken angeordnet werden.	(2) Um Fußgänger im Bereich der Arbeitsstelle am Betreten der Fahrbahn zu hindern, sind Absperrschrankengitter zwischen Gehweg und Fahrbahn notwendig. Ist im Bereich der Längsabsperrrung Querverkehr zu unterbinden (z. B. aus Einmündungen oder Grundstücksausfahrten), sollten zusätzlich Absperrschrankengitter zwischen den Leitbaken angeordnet werden.	(2) <u>Um Fußgänger im Bereich der Arbeitsstelle am Betreten der Fahrbahn zu hindern, sind Absperrschrankengitter zwischen Gehweg und Fahrbahn notwendig.</u> Ist im Bereich der Längsabsperrrung <u>mit</u> Querverkehr zu <u>rechnen</u> , <u>unterbinden</u> (z. B. aus Einmündungen oder <u>Ausfahrten</u>) oder <u>sollen Fußgänger am Durchqueren des Arbeitsstellenbereiches gehindert werden</u> , <u>Grundstücksausfahrten</u>), sollten zusätzlich <u>Absperrschranken</u> <u>Absperrschrankengitter</u> zwischen den Leitbaken angeordnet werden.	Regelanordnung von Absperrschrankengittern zwischen Gehweg und Fahrbahn um Fußgänger am Betreten der Fahrbahn zu hindern
(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.	(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.	(3) <u>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.</u>	
	2.2.6 Vorübergehend gültige Markierungen	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.	(1) <u>Vor Verkehrseinrichtungen (Anlage 4 zu § 43 Absatz 3, lfd. Nr. 1 bis 7) werden innerorts grundsätzlich keine vorübergehend gültigen Markierungen angeordnet.</u>	
		(2) <u>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.</u>	Keine regelmäßige Anordnung von Markierungen vor Verkehrseinrichtungen
2.3 Verkehrsregelung im Fahrbahnbereich	2.3 Verkehrsregelung im Fahrbahnbereich	2.3 Verkehrsregelung im Fahrbahnbereich	
2.3.1 Regelpläne	2.3.1 Regelpläne	2.3.1 Regelpläne	
(1) Wie Arbeitsstellen, von denen nur der Kfz-Verkehr betroffen ist, abgesperrt, beschildert, markiert und beleuchtet werden können, ist in den Regelplänen B I/1 bis B I/17 verdeutlicht. Im übrigen wird zur Anwendung der Regelpläne auf A.1.5 verwiesen.	(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.	(1) Wie Arbeitsstellen, <u>von denen nur auf der Kfz-Verkehr betroffen ist, Fahrbahn</u> abgesperrt, beschildert, markiert und beleuchtet werden können, ist in den Regelplänen B I/1 bis B I/17 verdeutlicht. <u>Im übrigen</u> wird zur Anwendung der Regelpläne auf <u>A-Teil A, Abschnitt 1.5</u> verwiesen.	
(2) Liegen Arbeitsstellen im Fahrbahnbereich unmittelbar neben einem Verkehrsbereich des Fußgänger- und / oder Radverkehrs, sind die Festlegungen in B.2.4 zu beachten.	(2) Liegen Arbeitsstellen unmittelbar neben einem Verkehrsbereich des Fuß- oder Radverkehrs, sind die Festlegungen im Abschnitt 2.4 zu beachten.	(2) Liegen Arbeitsstellen <u>im Fahrbahnbereich</u> unmittelbar neben einem Verkehrsbereich des <u>Fußgänger- und Fuß-</u> oder Radverkehrs, sind die Festlegungen <u>in B-im Abschnitt 2.4</u> zu beachten.	

2.3.2 Höchstgeschwindigkeiten	2.3.2 Höchstgeschwindigkeiten	2.3.2 Höchstgeschwindigkeiten	
(1) Die zulässige Höchstgeschwindigkeit beträgt innerorts 50 km/h. Wo höhere Geschwindigkeiten zugelassen sind, dürfen diese für den Arbeitsstellenbereich herabgesetzt werden. Hinter der Arbeitsstelle ist dann wieder die vorher gültige zulässige Höchstgeschwindigkeit vorzuschreiben, soweit Z 274 nicht mit einem Gefahrzeichen oder einem Zusatzzeichen 1001-30 verbunden war.	(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).	(1) Die zulässige Höchstgeschwindigkeit <u>Regelgeschwindigkeit</u> beträgt innerorts 50 km/h- (§ 3 Absatz 3 Nr. 1) . Wo höhere Geschwindigkeiten zugelassen sind, dürfen können diese für den Arbeitsstellenbereich herabgesetzt werden. Hinter der Arbeitsstelle ist dann die Geschwindigkeit wieder auf die vormal gültige zulässige Höchstgeschwindigkeit <u>vorzuschreiben, soweit Z 274 nicht mit einem Gefahrzeichen oder einem Zusatzzeichen 1001-30 verbunden war- höhere Geschwindigkeit heraufzusetzen</u> (siehe auch Anlage 2 zu § 41 Absatz 1, lfd. Nr. 55).	Sofern innerorts zulässige Höchstgeschwindigkeiten >50km/h arbeitsstellenbedingt herabgesetzt werden, sind sie hinter der Arbeitsstelle auf die örtlich gültige Geschwindigkeit heraufzusetzen
(2) Geschwindigkeitsbeschränkungen unter 50 km/h sollten insbesondere angeordnet werden, wenn Fußgänger und Radfahrer oder im Arbeitsbereich Tätige gefährdet sind. Ob darüber hinaus zur Warnung vor einer Arbeitsstelle die Aufstellung eines Gefahrzeichens ohne zusätzliche Geschwindigkeitsbeschränkung ausreicht, bleibt in jedem Einzelfall zu entscheiden.	(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) <u>Geschwindigkeitsbeschränkungen unter 50 km/h sollten insbesondere angeordnet werden, wenn Fußgänger und Radfahrer oder im Arbeitsbereich Tätige gefährdet sind. Ob darüber hinaus zur Warnung vor einer Arbeitsstelle die Aufstellung eines Gefahrzeichens ohne zusätzliche Geschwindigkeitsbeschränkung ausreicht, bleibt in jedem Einzelfall zu entscheiden.</u> (2) <u>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.</u>	Ausnahmeregelungen für Geschwindigkeiten <50km/h
	2.3.3 Haltverbote	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.	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.	Neu: Haltverbote und Regelungen zum Entwerten für Gehwegparken betreffende Bestandsbeschilderung
2.3.3 Vorrangregelung an Engstellen	2.3.4 Vorrangregelung an Engstellen	2.3.4 Vorrangregelung an Engstellen	
(1) Es ist jeweils zu prüfen, ob die Verhaltensvorschrift des § 6 StVO allein ausreicht. Muß diese Vorschrift unterstützt oder soll in Abweichung davon der anderen Richtung Vorrang gewährt werden, ist eine Beschilderung mit Zeichen 208/308 anzuordnen. Diese Verkehrsregelung ist zulässig, wenn folgende Voraussetzungen erfüllt sind: – Die Engstelle darf maximal 50 m einschließlich der Querabsperren lang sein. (Soll die volle Länge als Arbeitsbereich genutzt werden, sind Absperrschranken zur Querabspernung zu verwenden; auf Straßen außerhalb geschwindigkeitsreduzierter Bereiche ist zusätzlich Zeichen 121 aufzustellen.) – Die gesamte Engstelle muß aus beiden Fahrrichtungen voll überschaubar sein. – In der wartepflichtigen Zufahrt der Engstelle (Z 208) soll kein nennenswerter Rückstau entstehen.	(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 Querabsperren lang sein. 2) Die gesamte Engstelle muss aus beiden Fahrrichtungen voll überschaubar sein. 3) In der wartepflichtigen Zufahrt der Engstelle soll kein nennenswerter Rückstau entstehen.	(1) Unter Beachtung von § 6 erfolgt keine Beschilderung. Es ist jeweils zu prüfen, ob anzustreben, die Verhaltensvorschrift des § 6 StVO allein ausreicht. Muß diese Vorschrift unterstützt oder soll 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. Diese Verkehrsregelung ist (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 Querabsperren lang sein. (Soll die volle Länge als Arbeitsbereich genutzt werden, sind Absperrschranken zur Querabspernung zu verwenden; auf Straßen außerhalb geschwindigkeitsreduzierter Bereiche ist zusätzlich Zeichen 121 aufzustellen.) –2) Die gesamte Engstelle muß aus beiden Fahrrichtungen voll überschaubar sein. –3) In der wartepflichtigen Zufahrt der Engstelle (Z 208) soll kein nennenswerter Rückstau entstehen.	Eine Anordnung von Zeichen 208 und 308 im Regelfall des § 6 StVO ist verboten, nur wenn der Vorrang anders geregelt werden soll oder die Einengung nicht eindeutig einer Straßenseite zuzuordnen ist, müssen Zeichen 208 und 308 angeordnet werden.
(2) Auf Fahrbahnen mit mehr als einem Fahrstreifen je Richtung und auf Straßen mit schienengebundenen Fahrzeugen darf grundsätzlich keine Verkehrsregelung durch Zeichen 208/308 vorgenommen werden.	(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.	(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 Fahrrichtungen aufrechterhalten werden muß und die Voraussetzungen für eine Verkehrsregelung durch Zeichen 208/308 nicht gegeben sind, muß eine Lichtsignalanlage eingesetzt oder mindestens eine Fahrtrichtung umgeleitet werden.	(3) Wenn der Kfz-Verkehr in beiden Fahrrichtungen aufrechterhalten werden muss und die Voraussetzungen für eine Verkehrsregelung durch Zeichen 208 und 308 nicht gegeben sind, muss eine Lichtsignalanlage eingesetzt 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 Lichtsignalanlage abgesehen werden, wenn die Engstelle länger als 50 m ist.	(3) Wenn der Kfz-Verkehr in beiden Fahrrichtungen aufrechterhalten werden muß <u>muss</u> und die Voraussetzungen für eine Verkehrsregelung durch Zeichen 208 und 308 nicht gegeben sind, muß <u>muss</u> eine Lichtsignalanlage eingesetzt <u>Lichtsignalanlage angeordnet</u> oder mindestens eine Fahrtrichtung umgeleitet werden. <u>Wenn die vorhandenen Sichtweiten einen sicheren Verkehr unter Beachtung von § 6 ermöglichen, kann ausnahmsweise auch dann von der Anordnung einer Lichtsignalanlage abgesehen werden, wenn die Engstelle länger als 50 m ist.</u>	Engstelllänge ≤50m mit Öffnungsklausel für Sonderfälle
(4) Auf Wohn- und Nebenstraßen sowie in geschwindigkeitsreduzierten Bereichen kann bei einseitig verengter Fahrbahn und einer Engstelllänge bis maximal 20 m auf eine Verkehrsregelung verzichtet werden.		(4) Auf Wohn- und Nebenstraßen sowie in geschwindigkeitsreduzierten Bereichen kann bei einseitig verengter Fahrbahn und einer Engstelllänge bis maximal 20 m auf eine Verkehrsregelung verzichtet werden.	

2.3.4 Umleitung	2.3.5 Umleitung	2.3.4 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.	(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.	(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 eventuell Maßnahmen für die Fußgängersicherung (z.B. Fußgängerüberwege) erforderlich sind. Außerdem sollten wegen der Veränderung der Verkehrsstärke erforderlichenfalls Signalzeitenprogramme angepasst und/oder besondere Maßnahmen für den Fußgängerquerverkehr vorgesehen werden.	(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) Liegen an der geplanten Umleitungsstrecke Schulen, Altersheime, Krankenhäuser o.ä., so ist zu prüfen, ob eventuell Maßnahmen für die Fußgängersicherung (z.B. Fußgängerüberwege) erforderlich sind, insbesondere bei Schulwegen von Grundschulern . Außerdem sollten wegen der Veränderung der Verkehrsstärke erforderlichenfalls Signalzeitenprogramme angepasst und oder besondere Maßnahmen für den Fußgängerquerverkehr vorgesehen werden. Im Übrigen vgl. R-FGÜ und RiLSA .	
2.3.5 Sackgasse	2.3.6 Baustellenbedingte Sackgasse	2.3.6 Baustellenbedingte Sackgasse	
Eine infolge einer Arbeitsstelle entstandene Sackgasse ist durch Zeichen 357 ggf. mit Zusatzzeichen 1028-33 zu kennzeichnen, bei Bedarf auch beidseitig der Straße. Wenn die Kennzeichnung durch Verkehrszeichen nicht ausreicht, kann es zweckmäßig sein, eine Teilspernung (Einengung) der Straße vorzunehmen. In diesem Fall sollten 3 zweiseitige Leitbaken eingesetzt werden.	(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).	Eine (1) Auf eine infolge einer Arbeitsstelle entstandene Sackgasse ist sollte durch Zeichen 357 ggf. mit Zusatzzeichen 1028-33 zu kennzeichnen, bei Bedarf auch beidseitig der Straße 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 (Einengung) der Straße vorzunehmen. In diesem Fall sollten 3 zweiseitige Leitbaken eingesetzt werden auf Fahrbahnen) Sperrung von Fahrbahnteilen vorzunehmen (siehe Teil A, Bild A-3: Absperrschranke mit Leitbake als Teilspernung (Einengung) der Straße vorzunehmen. In diesem Fall sollten 3 zweiseitige Leitbaken eingesetzt werden auf Fahrbahnen).	Teilspernung nach Bild A-3 empfohlen, wenn Zeichen 357 nicht ausreicht.
	(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) 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).	Prüfung der Durchlässigkeit von Sackgassen für Fuß- und Radverkehr
2.4 Arbeitsstellen auf Geh- und Radwegen	2.4 Arbeitsstellen auf Geh- und Radwegen	2.4 Arbeitsstellen auf Geh- und Radwegen	
2.4.0 Allgemeines	2.4.1 Allgemeines	2.4.01 Allgemeines	
	(1) Wegen der besonderen Erschließungsfunktion von Gehwegen soll eine vollständige Sperrung vermieden werden.	(1) Wegen der besonderen Erschließungsfunktion von Gehwegen soll eine <u>vollständige Sperrung vermieden werden</u> .	
(1) Die Sicherheit der Fußgänger und Radfahrer darf im Bereich von Arbeitsstellen nicht beeinträchtigt werden. Auf Sehbehinderte (Blinde), Rollstuhlfahrer und Kinder ist besondere Rücksicht zu nehmen. Geh- und Radwege sind nach Möglichkeit weiterzuführen, ggf. über Notwege (siehe B.2.4.4). Ist dies nicht möglich, so ist die Einrichtung von Überquerungshilfen (z. B. Fußgängerüberweg) zu prüfen und ggf. anzuordnen.	(2) Die Sicherheit der Fußgänger und Radfahrer darf im Bereich von Arbeitsstellen nicht beeinträchtigt werden. Auf Sehbehinderte (Blinde), Rollstuhlfahrer, 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).	(2) Die Sicherheit der Fußgänger und Radfahrer darf im Bereich von Arbeitsstellen nicht beeinträchtigt werden. Auf Sehbehinderte (Blinde), Rollstuhlfahrer, sehbehinderte und mobilitätseingeschränkte Menschen sowie Kinder ist besondere Rücksicht zu nehmen. Geh- und Radwege sind nach Möglichkeit weiterzuführen, ggf. gegebenenfalls über Notwege (siehe B-Abschnitte 2.4.4) ist dies nicht möglich, so ist die Einrichtung von Überquerungshilfen (z. B. Fußgängerüberweg) zu prüfen und ggf. anzuordnen. 2.4.5 bis 2.4.7).	Erweiterung des betroffenen Personenkreises auf Grundlage des BGG
(4) Alle Geh- und Radwege einschließlich der Notwege 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.	(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) Alle Geh- und Radwege einschließlich der Notwege sind entsprechend ihrer Bestimmung zu beschildern (z. B. Z 237, Z 239 bis 241). (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.	
(2) Nur bei entsprechender Sicherung darf der Radfahrer auf die Fahrbahn geleitet werden (siehe B.2.4.4).		(2) Nur bei entsprechender Sicherung darf der Radfahrer auf die Fahrbahn geleitet werden (siehe B.2.4.4).	
(3) Muß aus Sicherheitsgründen das Radfahren untersagt werden (z. B. bei der Überwindung von Hindernissen wie Brücken, Absätzen usw.), so muß je nach örtlicher Situation Zeichen 237 mit Zusatzzeichen 1012-31, 239 oder 254 aufgestellt werden.		(3) Muß aus Sicherheitsgründen das Radfahren untersagt werden (z. B. bei der Überwindung von Hindernissen wie Brücken, Absätzen usw.), so muß je nach örtlicher Situation Zeichen 237 mit Zusatzzeichen 1012-31, 239 oder 254 aufgestellt werden.	
	(4) Schrägseiten von Absetzcontainern (z. B. für Bauschutt) und vergleichbare Hindernisse sind im Gehwegbereich mit einer Querabspernung mit einem Absperrschrankengitter abzusichern.	(4) Schrägseiten von Absetzcontainern (z. B. für Bauschutt) und vergleichbare Hindernisse sind im Gehwegbereich mit einer Querabspernung mit einem Absperrschrankengitter abzusichern.	Wegen der Verletzungsgefahr für sehbehinderte und blinde Menschen müssen die Schrägseiten von Absetzcontainern mit Absperrschrankengittern gesichert werden
	(5) Die grundsätzliche Gestaltung von Arbeitsstellen allein im Geh- und Radwegbereich kann dem Bild B-2 entnommen werden.	(5) Die grundsätzliche Gestaltung von Arbeitsstellen allein im Geh- und Radwegbereich kann dem Bild B-2 entnommen werden.	

	<p>Bild B-2: Sicherung von Arbeitsstellen allein im Geh- und Radwegbereich (Regelmaße als Mindestbreiten)</p>		Bild B-2
(5) Bei Arbeiten außerhalb von Verkehrsflächen muß die Arbeitsstelle wie auf Geh- und Radwegen abgesichert und beleuchtet werden, wenn dort öffentlicher Verkehr stattfindet.		(5) Bei Arbeiten außerhalb von Verkehrsflächen muß die Arbeitsstelle wie auf Geh- und Radwegen abgesichert und beleuchtet werden, wenn dort öffentlicher Verkehr stattfindet.	
(6) Leitbaken dienen nur der Verkehrsführung auf der Fahrbahn. Auf Geh- und Radwegen ist ihr Einsatz unzulässig.		(6) Leitbaken dienen nur der Verkehrsführung auf der Fahrbahn. Auf Geh- und Radwegen ist ihr Einsatz unzulässig.	
(7) Die Absicherung im Bereich von Arbeitsstellen auf Geh- und/oder Radwegen wird in den Regelplänen B II/1 bis B II/9 verdeutlicht. Im übrigen wird zur Anwendung der Regelpläne auf A.1.5 verwiesen.	(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.	(7) Die Absicherung im Bereich von Arbeitsstellen im Bereich auf Geh- und/oder Radwegen wird abgesperrt, beschildert und beleuchtet werden können, kann den Regelplänen B II/1 bis B II/9 verdeutlicht & entnommen werden. Im übrigen wird zur Anwendung der Regelpläne auf A-Teil A, Abschnitt 1.5 verwiesen.	
(8) Grenzen Arbeitsstellen auf Geh- und Radwegen unmittelbar an Bereiche des Kfz-Verkehrs oder ragen Notwege in diesen Bereich, sind die Festlegungen in B.2.3 zu beachten.		(8) Grenzen Arbeitsstellen auf Geh- und Radwegen unmittelbar an Bereiche des Kfz-Verkehrs oder ragen Notwege in diesen Bereich, sind die Festlegungen in B.2.3 zu beachten.	
(9) Liegen Arbeitsstellen auf Geh- und Radwegen unmittelbar neben einem Bereich des schienengebundenen Verkehrs kann eine Abgrenzung durch eine Absperrschranke (Höhe 100 mm) ausreichend sein.		(9) Liegen Arbeitsstellen auf Geh- und Radwegen unmittelbar neben einem Bereich des schienengebundenen Verkehrs kann eine Abgrenzung durch eine Absperrschranke (Höhe 100 mm) ausreichend sein.	
2.4.1 Mindestbreiten	2.4.2 Mindestbreiten	2.4.2 Mindestbreiten	
<p>(1) Geh- und Radwege sollen nach Möglichkeit in voller Breite im Arbeitsstellenbereich fortgeführt werden. Bei beengten Verhältnissen sollten folgende Mindestmaße nicht unterschritten werden: a) Gehwege 1,0 m, b) Radwege ohne Gegenverkehr 0,8 m, c) gemeinsame Geh- und Radwege 1,6 m, d) Fußgängerzonen 3,5 m.</p>	<p>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.</p>	<p>Geh- und Radwege sollen nach Möglichkeit in voller Breite im Arbeitsstellenbereich fortgeführt werden. Bei beengten Verhältnissen <u>Dabei</u> sollten folgende Mindestmaße nicht unterschritten werden: a) Gehwege 1,0 m, b) Radwege ohne Gegenverkehr 0,8 m, c) gemeinsame Geh- und Radwege 1,6 m, d) Fußgängerzonen 3,5 m; (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.</p>	<p>Neue Mindestbreiten - Messung der Breite zwischen den Zeichen 600 sofern beidseitig angeordnet, ansonsten ist die Breite der befestigten Fuß- bzw. Radverkehrsfläche zu wählen. Für Rollatoren, Rollstühle, Kinderwagen etc. muss die befahrbare Breite 1m betragen</p>
(2) Dies gilt auch für Führung über provisorische Brücken.		(2) Dies gilt auch für Führung über provisorische Brücken.	
(3) Größere Breiten sind anzustreben, insbesondere bei hoher Verkehrsstärke durch Fußgänger.		(3) Größere Breiten sind anzustreben, insbesondere bei hoher Verkehrsstärke durch Fußgänger.	gestrichen

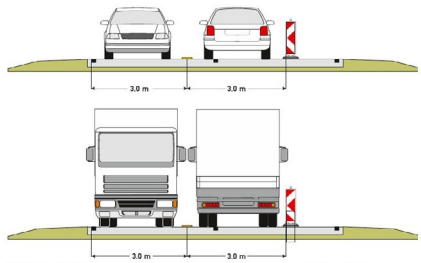
(4) Zwischen Baugrubenrändern und Geh- oder Radwegen sollte ein Abstand von mindestens 0,15 m vorgesehen werden.		(4) Zwischen Baugrubenrändern und Geh- oder Radwegen sollte ein Abstand von mindestens 0,15 m vorgesehen werden.	
2.4.2 Gemeinsamer Geh- und Radweg		2.4.2 Gemeinsamer Geh- und Radweg	
(1) Muß ein Geh- oder Radweg voll gesperrt werden, so sollen die Fußgänger und Radfahrer möglichst gemeinsam über den verbleibenden Geh- oder Radweg geführt werden.		(1) Muß ein Geh- oder Radweg voll gesperrt werden, so sollen die Fußgänger und Radfahrer möglichst gemeinsam über den verbleibenden Geh- oder Radweg geführt werden.	gestrichen - Neuregelung ab 2.4.3 ff.
(2) Für die Richtung, für die Radfahren auf einem gemeinsamen Geh- und Radweg gestattet ist, ist Zeichen 240, auf der Gegenseite Zeichen 138 aufzustellen.		(2) Für die Richtung, für die Radfahren auf einem gemeinsamen Geh- und Radweg gestattet ist, ist Zeichen 240, auf der Gegenseite Zeichen 138 aufzustellen.	
2.4.3 Querabspernung, Längsabspernung	2.4.3 Querabspernung, Längsabspernung	2.4.3 Querabspernung, Längsabspernung	
(1) Fußgänger- und Radfahrerverkehrsflächen sind gegenüber den Arbeitsbereichen mindestens durch Absperrschranken (Höhe 100 mm) zu sichern.	(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.	(1) Fußgänger- und Radfahrerverkehrsflächen sind durch Absperrschrankengitter gegenüber den Arbeitsbereichen mindestens durch Absperrschranken (Höhe 100 mm), 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.	Unterschiede bei der Gestaltung von Rad- und Fußgängerverkehrsbereichen
(2) Die Absperrungen müssen bei Dunkelheit oder schlechten Sichtverhältnissen durch Richt- oder Rundstrahler (gelbes Dauerlicht; Abstand quer 1 m, längs 10 m) ergänzt werden, sofern die öffentliche Beleuchtung nicht ausreicht oder nicht die ganze Nacht über eingeschaltet ist.	(2) Die Absperrungen 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) Die Absperrungen müssen bei Dunkelheit oder schlechten Sichtverhältnissen durch Richt- oder Rundstrahler (gelbes mit gelbem Dauerlicht; Abstand quer 1 m, längs 9 m in der Regel 9 m) ergänzt werden, sofern die öffentliche Beleuchtung nicht ausreicht oder nicht die ganze Nacht über eingeschaltet ist.	Im Fuß- und Radverkehrsbereich nur noch Einsatz von Rundstrahlern zulässig
2.4.4 Fußgänger-/Radfahrer-Notwege	2.4.4 Fußgänger-Notwege	2.4.4 Fußgänger-/Radfahrer-Notwege	
Müssen Fußgänger-/Radfahrer-Notwege über Grünstreifen, Parkstreifen oder die Fahrbahn angelegt werden, so gilt neben den Anforderungen wie bei Arbeiten auf Geh- und Radwegen zusätzlich folgendes: a) Muß der Notweg neben bzw. auf der Fahrbahn eingerichtet werden, so muß die Verkehrsführung zur Fahrbahnseite hin entsprechend B.2.2.3 und B.2.2.4 erfolgen. Zwischen oder neben den Leitbaken müssen zum Notweg hin Absperrschranken in 1 m Höhe und Tastleisten in 0,25 m Höhe (jeweils Höhe der Oberkante) angebracht werden (siehe auch A.3.1.1). b) Soweit ausreichend Platz zur Verfügung steht, sollte ein Radfahrer-Notweg durch eine gelbe Fahrbahnmarkierung von der Fahrbahn abgetrennt werden. In diesem Fall ist zusätzlich Zeichen 121 aufzustellen. c) Muß der Radweg außerhalb von Kreuzungen und Einmündungen auf die Fahrbahn geleitet werden, so muß diese Stelle durch Leitbaken gesichert werden.	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.	Müssen Fußgänger-/Radfahrer-Notwege über Grünstreifen, Parkstreifen oder die Fahrbahn angelegt werden, so gilt neben den Anforderungen wie bei Arbeiten auf Geh- und Radwegen zusätzlich folgendes: a) Muß der Notweg neben bzw. auf der Fahrbahn eingerichtet werden, so muß die Verkehrsführung zur Fahrbahnseite hin entsprechend B.2.2.3 und B.2.2.4 erfolgen. Zwischen oder neben den Leitbaken müssen Absperrschrankengitter eingesetzt werden (Zeichenseite zum Notweg hin Absperrschranken in 1 m Höhe und Tastleisten in 0,25 m Höhe jeweils Höhe der Oberkante) angebracht werden (siehe auch A). Gegebenenfalls sind die Festlegungen im Abschnitt 2.3-1.1). b) Soweit ausreichend Platz zur Verfügung steht, sollte ein Radfahrer-Notweg durch eine gelbe Fahrbahnmarkierung von der Fahrbahn abgetrennt werden. In diesem Fall ist zusätzlich Zeichen 121 aufzustellen. c) Muß der Radweg außerhalb von Kreuzungen und Einmündungen auf die Fahrbahn geleitet werden, so muß diese Stelle durch Leitbaken gesichert werden zu beachten.	Einsatz von Leitbaken zum Fahrverkehr und Absperrschrankengittern zum Fuß- und ggf. vorhandenem Radverkehr hin
	2.4.5 Sperrung eines Gehweges	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. VwVStVO zu § 26; hierbei ist insbesondere auf ausreichende Sichtverhältnisse und die Anordnung einer ausreichenden Beleuchtung zu achten.	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. VwVStVO zu § 26; hierbei ist insbesondere auf ausreichende Sichtverhältnisse und die Anordnung einer ausreichenden Beleuchtung zu achten.	Neu
	2.4.6 Sperrung eines benutzungspflichtigen Radweges	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).	(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.	<u>(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.</u>	Neu
	(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.	<u>(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.</u>	
	2.4.7 Sperrung eines nicht benutzungspflichtigen Radweges	<u>2.4.7 Sperrung eines nicht benutzungspflichtigen Radweges</u>	
	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.	<u>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.</u>	Neu
	2.4.8 Sperrung eines gemeinsamen Geh- und Radweges	<u>2.4.8 Sperrung eines gemeinsamen Geh- und Radweges</u>	
	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.	<u>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.</u>	Neu
	2.4.9 Sperrung von Fußgängerüberwegen, Fußgängerfurten und Fußgängerquerungshilfen	<u>2.4.9 Sperrung von Fußgängerüberwegen, Fußgängerfurten und Fußgängerquerungshilfen</u>	
	Müssen vorhandene Fußgängerüberwege, -furten oder -querungshilfen gesperrt werden, sind sie auf beiden Seiten der Fahrbahn mit Absperrschrankengittern zu sichern.	<u>Müssen vorhandene Fußgängerüberwege, -furten oder -querungshilfen gesperrt werden, sind sie auf beiden Seiten der Fahrbahn mit Absperrschrankengittern zu sichern.</u>	Neu
2.5 Arbeitsstellen im Bereich von Schienenbahnen	2.5 Arbeitsstellen im Bereich von Schienenbahnen mit straßenbündigem Bahnkörper	<u>2.5 Arbeitsstellen im Bereich von Schienenbahnen mit straßenbündigem Bahnkörper</u>	
2.5.0 Allgemeines	2.5.1 Allgemeines	<u>2.5.0₁ Allgemeines</u>	
(1) Arbeitsstellen im Gleisbereich von Straßen- und Stadtbahnen ohne besonderen Bahnkörper sind problematisch, da der Betrieb dieser Bahnen aufrechterhalten werden soll oder muß und daher teilweise keine herkömmlichen Absperrgeräte verwendet werden können.	<i>(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.</i>	<u>(1) Arbeitsstellen im Gleisbereich von Straßen- und Stadtbahnen ohne besonderen Bahnkörper sind problematisch mit straßenbündigem Bahnkörper (§ 16 Absatz 4 BOStrab) bedürfen besonders sorgfältiger Planung, da der Betrieb dieser Bahnen in der Regel aufrechterhalten werden soll oder muß und daher teilweise keine herkömmlichen Absperrgeräte verwendet werden können muss.</u>	
(2) Bei solchen Arbeitsstellen, die ganztägig, d.h. auch bei Dunkelheit, abgesichert werden müssen, dürfen grundsätzlich keine Leitkegel eingesetzt werden (siehe auch Regelpläne B_III/1 und B III/3 und A.1.5).	(2) Werden ausnahmsweise Leitkegel eingesetzt, sollten Warnleuchten (gelbes Blinklicht; Teil A, Abschnitt 3.5.4 Absatz 5) angebracht sein.	<u>(2) Bei solchen Arbeitsstellen, die ganztägig, d.h. auch bei Dunkelheit, abgesichert werden müssen, dürfen grundsätzlich keine Leitkegel eingesetzt werden (siehe auch Regelpläne B_III/1 und B III/3 und A.1.5).</u> <u>(2) Werden ausnahmsweise Leitkegel eingesetzt, sollten Warnleuchten (gelbes Blinklicht; Teil A, Abschnitt 3.5.4 Absatz 5) angebracht sein.</u>	
(3) Liegen Arbeitsstellen im Schienenbereich unmittelbar neben einem Verkehrsbereich des Fußgänger und/ oder Radverkehrs sind die Festlegungen in B.2.4 zu beachten.	(3) Liegen Arbeitsstellen im Schienenbereich unmittelbar neben einem Verkehrsbereich des Fußgänger- oder Radverkehrs, sind die Festlegungen im Abschnitt 2.4 zu beachten.	<u>(3) Liegen Arbeitsstellen im Schienenbereich unmittelbar neben einem Verkehrsbereich des Fußgänger- und/ oder Radverkehrs, sind die Festlegungen in B.2.4 zu beachten.</u>	
2.5.1 Querabspernung	2.5.2 Querabspernung im Fahrbahnbereich	<u>2.5.1₂ Querabspernung im Fahrbahnbereich</u>	

<p>Grundsätzlich ist im Bereich von Schienenbahnen eine schwenkbare Straßenbahnschranke vorzusehen. Die Straßenbahnschranke bzw. die gesamte Querabspernung müssen folgende Voraussetzungen erfüllen: – Das Schrankenblatt muß entsprechend Zeichen 600 mindestens 250 mm hoch, rot-weißrot senkrecht schraffiert und voll retroreflektierend sein (Folie Typ 2 nach DIN 67_520 Teil 2). – Die Gesamtlänge richtet sich nach der Breite der Arbeitsstelle, die in voller Breite abzuschirmen ist. – Neben der Straßenbahnschranke muß zum Kfz-Verkehrsbereich hin eine Wambake aufgestellt werden. Sie ist nach Möglichkeit einige Meter vor der Straßenbahnschranke aufzustellen; dieser Sicherheitsraum ist seitlich abzusperrern. – Über dem Schrankenblatt müssen mindestens 3 einseitige Warnleuchten (gelbes Dauerlicht) je gesperrtem Fahrstreifen angebracht sein, die synchron geschaltet auch gelb blinken dürfen. Bei Vollsperrung müssen mindestens 5 Warnleuchten (rotes Dauerlicht) angebracht werden. – Das Zeichen 222 ist bei Lage des Sperrbereichs in Fahrbahnmitte auf der Wambake zu zeigen. – Zusätzlich müssen vor der Arbeitsstelle (Straßenbahnschranke) eine Sperrfläche in gelber Markierung angelegt und mehrere Vorankündigungspfeile auf der Fahrbahn aufgebracht werden. – Über dem Schrankenblatt müssen auch straßenbahntechnische Signale angebracht werden (z. B. Sh 1 [Zwangshalt]).</p>	<p>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.</p>	<p>Grundsätzlich ist sollte im Bereich von Schienenbahnen eine schwenkbare Straßenbahnschranke vorzusehen vorgesehn werden. Die Straßenbahnschranke bzw und die gesamte Querabspernung müssen sollten folgende Voraussetzungen erfüllen: – Das Schrankenblatt muß sollte entsprechend Zeichen 600 mindestens 250 mm 25 cm hoch, rot-weißrot senkrecht schraffiert und voll retroreflektierend sein (Folie Typ 2 nach DIN 67_520 Teil 2) Die Gesamtlänge richtet sich nach der Breite der Arbeitsstelle, die in voller Breite abzuschirmen ist. – Neben der Straßenbahnschranke muß zum Kfz-Verkehrsbereich hin eine Wambake aufgestellt werden. Sie ist nach Möglichkeit einige Meter vor der Straßenbahnschranke aufzustellen; dieser Sicherheitsraum ist seitlich abzusperrern der Reflexionsklasse RA2 gemäß DIN 67520) Die Arbeitsstelle sollte in voller Breite abgesichert werden. – Über dem Schrankenblatt müssen sollten mindestens 3 drei einseitige Warnleuchten (gelbes Dauerlicht) je gesperrtem Fahrstreifen angebracht angeordnet sein, die synchron geschaltet auch gelb blinken dürfen. Bei Vollsperrung müssen Sperrung sollten mindestens 5 fünf Warnleuchten (rotes Dauerlicht) angebracht werden. Das Zeichen 222 ist bei Lage des Sperrbereichs in Fahrbahnmitte auf der Wambake zu zeigen, vgl. Teil A, Abschnitt 3.5.4) angeordnet werden. – Zusätzlich müssen sollten vor der Arbeitsstelle (Straßenbahnschranke) eine Sperrfläche in gelber Markierung angelegt und mehrere Vorankündigungspfeile auf der Fahrbahn aufgebracht werden. – Über dem Schrankenblatt müssen auch straßenbahntechnische Signale angebracht werden (z. B. Sh 1 [Zwangshalt]) angeordnet werden.</p>	<p>Die Festlegungen zu Zeichen der BOSTrab sind nicht Inhalt der RSA</p>
<p>2.5.2 Längsabspernung</p>	<p>2.5.3 Längsabspernung</p>	<p>2.5.2 Längsabspernung</p>	
<p>(1) Entlang der Arbeitsstelle müssen eine Fahrbahnbegrenzung in gelber Markierung angelegt und/oder Leitbaken aufgestellt werden. Der Abstand der Leitbaken darf maximal 10 m betragen. Es können statt dessen auch bauliche Leitelemente verwendet werden.</p>	<p>(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.</p>	<p>(1) Entlang in der Arbeitsstelle Regel sollte die Längsabspernung durch Leitbaken angeordnet werden. Ist dies nicht möglich, insbesondere wenn diese Flächen von der Schienenbahn befahren werden müssen, solte stattdessen eine Fahrbahnbegrenzung in gelber als vorübergehend gültige Markierung angelegt und/oder Leitbaken aufgestellt angeordnet werden. Der Abstand der Leitbaken darf sollte maximal 10 m betragen. Es können statt dessen auch bauliche Leitelemente verwendet werden.</p>	<p>Leitbakenabstand Längsabspernung ≤ 9m</p>
<p>(2) Ist im Bereich der Längsabspernung mit Querverkehr zu rechnen (z. B. aus Einmündungen oder Ausfahrten) oder sollen Fußgänger am Durchqueren des Arbeitsstellenbereiches gehindert werden, sollten zusätzlich Absperrschranken zwischen den Leitbaken angeordnet werden.</p>	<p>(2) Soll Querverkehr unterbunden werden (z. B. aus Einmündungen oder Ausfahrten oder querende Fußgänger), sollten zusätzlich Absperrschrankengitter zwischen den Leitbaken angeordnet werden.</p>	<p>(2) Ist im Bereich der Längsabspernung mit [2] Soll Querverkehr zu rechnen unterbunden werden (z. B. aus Einmündungen oder Ausfahrten) oder sollen querende Fußgänger am Durchqueren des Arbeitsstellenbereiches gehindert werden. sollten zusätzlich Absperrschranken Absperrschrankengitter zwischen den Leitbaken angeordnet werden.</p>	
<p>2.5.3 Sicherung des Personals</p> <p>(1) Für eine Material- und Gerätelagerung sowie zum sicheren Aufenthalt von Personen während der Vorbeifahrt von Schienenbahnfahrzeugen muß nach Möglichkeit unmittelbar neben dem Gleisbereich von Schienenbahnen Platz zur Verfügung stehen.</p> <p>(2) Sind neben dem Gleisbereich noch zwei oder mehr Fahrstreifen vorhanden, so soll der innere neben dem Fahrbereich liegende Fahrstreifen generell, mindestens aber außerhalb der Verkehrsspitzenzeiten gesperrt werden.</p> <p>(3) Ist neben dem Gleisbereich nur noch ein Fahrstreifen vorhanden, so kann dieser zum Ausweichen von im Arbeitsbereich Tätigen genutzt werden. Zur Absicherung dieser Personen muß der Individualverkehr dann durch eine Lichtzeichenanlage zum Halten gebracht werden.</p> <p>(4) Kann aus Platzgründen oder wegen zu hohem Verkehrsaufkommen kein Fahrstreifen neben dem Gleisbereich zur Verfügung gestellt werden, muß zum Schutz der Personen (Ausweichen) ggf. auch das Gegengleis gesperrt werden können.</p>	<p>2.5.3 Sicherung des Personals</p> <p>(1) Für eine Material- und Gerätelagerung sowie zum sicheren Aufenthalt von Personen während der Vorbeifahrt von Schienenbahnfahrzeugen muß nach Möglichkeit unmittelbar neben dem Gleisbereich von Schienenbahnen Platz zur Verfügung stehen.</p> <p>(2) Sind neben dem Gleisbereich noch zwei oder mehr Fahrstreifen vorhanden, so soll der innere neben dem Fahrbereich liegende Fahrstreifen generell, mindestens aber außerhalb der Verkehrsspitzenzeiten gesperrt werden.</p> <p>(3) Ist neben dem Gleisbereich nur noch ein Fahrstreifen vorhanden, so kann dieser zum Ausweichen von im Arbeitsbereich Tätigen genutzt werden. Zur Absicherung dieser Personen muß der Individualverkehr dann durch eine Lichtzeichenanlage zum Halten gebracht werden.</p> <p>(4) Kann aus Platzgründen oder wegen zu hohem Verkehrsaufkommen kein Fahrstreifen neben dem Gleisbereich zur Verfügung gestellt werden, muß zum Schutz der Personen (Ausweichen) ggf. auch das Gegengleis gesperrt werden können.</p>	<p>2.5.3 Sicherung des Personals</p> <p>(1) Für eine Material- und Gerätelagerung sowie zum sicheren Aufenthalt von Personen während der Vorbeifahrt von Schienenbahnfahrzeugen muß nach Möglichkeit unmittelbar neben dem Gleisbereich von Schienenbahnen Platz zur Verfügung stehen.</p> <p>(2) Sind neben dem Gleisbereich noch zwei oder mehr Fahrstreifen vorhanden, so soll der innere neben dem Fahrbereich liegende Fahrstreifen generell, mindestens aber außerhalb der Verkehrsspitzenzeiten gesperrt werden.</p> <p>(3) Ist neben dem Gleisbereich nur noch ein Fahrstreifen vorhanden, so kann dieser zum Ausweichen von im Arbeitsbereich Tätigen genutzt werden. Zur Absicherung dieser Personen muß der Individualverkehr dann durch eine Lichtzeichenanlage zum Halten gebracht werden.</p> <p>(4) Kann aus Platzgründen oder wegen zu hohem Verkehrsaufkommen kein Fahrstreifen neben dem Gleisbereich zur Verfügung gestellt werden, muß zum Schutz der Personen (Ausweichen) ggf. auch das Gegengleis gesperrt werden können.</p>	<p>Sicherung des Personals ist nicht Aufgabe der RSA</p>
<p>3 Arbeitsstellen von kürzerer Dauer</p> <p>3.0 Allgemeines</p>	<p>3 Arbeitsstellen von kürzerer Dauer</p> <p>3.1 Allgemeines</p>	<p>3 Arbeitsstellen von kürzerer Dauer</p> <p>3.01 Allgemeines</p>	
<p>(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).</p>	<p>(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).</p>	<p>(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).</p>	

	(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 Sicherheitsausrüstung 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.	(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 Sicherheitsausrüstung 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.	Verzicht auf Zeichen 123 bei beweglichen oder kurzzeitig stationären AkD mit Sicherungsfahrzeug und Sicht überwiegend ≥ 50 m.
(2) Es können auch Absicherungsmöglichkeiten aus den Regelplänen B I/1 bis B I/3, B I/5, B I/7, B I/11, B I/12 und B I/16 sowie B II/1 abgeleitet werden. Soweit dabei in den Tagesstunden gearbeitet wird, entfällt die Anbringung von Warnleuchten.	(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.	(3) Es können auch Absicherungsmöglichkeiten aus den Regelplänen B I/1 bis B I/3, B I/5, B I/7, B I/11, B I/12 und B I/16 sowie B II/1 abgeleitet werden. Soweit dabei in den Tagesstunden gearbeitet wird, entfällt die Anbringung von Warnleuchten.	
(3) Im übrigen wird zur Anwendung der Regelpläne auf A.1.5 verwiesen.	(4) Im Übrigen wird zur Anwendung der Regelpläne auf den Teil A, Abschnitt 1.5 verwiesen.	(4) Im übrigen wird zur Anwendung der Regelpläne auf den Teil A, Abschnitt 1.5 verwiesen.	
3.1 Arbeitsstellen im Bereich der Fahrbahn	3.2 Arbeitsstellen im Bereich der Fahrbahn	3.4.2 Arbeitsstellen im Bereich der Fahrbahn	
(1) Bei Arbeitsstellen von kürzerer Dauer im Bereich der Fahrbahn reichen bei Tageslicht Leitkegel mit einer Höhe von mindestens 500 mm zur Sicherung aus. Für die Querabsperren sind mindestens 3 Stück im Abstand von höchstens 1 m erforderlich. Der Längsabstand der Leitkegel untereinander darf höchstens 5 m betragen.	(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 Querabsperren sollten mindestens drei Stück im Abstand von höchstens 1 m angeordnet werden. Der Längsabstand der Leitkegel untereinander sollte höchstens 9 m betragen.	(1) Bei Arbeitsstellen von kürzerer Dauer im Bereich der Fahrbahn reichen bei Tageslicht Leitkegel mit einer Höhe von mindestens 500 mm 50 cm zur Sicherung aus. Für die Querabsperren sind mindestens drei Stück im Abstand von höchstens 1 m erforderlich angeordnet werden , Der Längsabstand der Leitkegel untereinander darf sollte höchstens 5-9 9 m betragen.	Leitkegel zur Längsabspernung Abstand maximal 9m
(2) Die Länge einer Engstelle bei Regelung des Verkehrs gemäß § 6 StVO darf maximal 20 m betragen.	(2) Die Länge einer Engstelle bei Regelung des Verkehrs gemäß § 6 soll auch bei ausreichender Sicht 50 m nicht überschreiten.	(2) Die Länge einer Engstelle bei Regelung des Verkehrs gemäß § 6 StVO darf maximal 20 m soll auch bei ausreichender Sicht 50 m betragen nicht überschreiten.	Engstelllänge maximal 50 m
(3) Zur Sicherung von Arbeitsstellen von kürzerer Dauer können auch fahrbare Absperrtafeln oder Arbeitsfahrzeuge eingesetzt werden, die gemäß A.7.1 mit zusätzlichen Warneinrichtungen ausgestattet sind. Eine fahrbare Absperrtafel oder ein Sicherungsfahrzeug soll aus einer Entfernung von etwa 50 m gut zu erkennen sein. Ist das nicht der Fall, muß zusätzlich ein Warnposten zur Vorwarnung aufgestellt werden.	(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) 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. Ist das nicht der Fall, muß zusätzlich ein Warnposten zur Vorwarnung aufgestellt werden. 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.	Einsatz von Zeichen 123 und Warnposten
(4) Stationäre Arbeitsstellen sind durch Zeichen 123 anzukündigen, wenn keine fahrbare Absperrtafel eingesetzt wird. Die Zeichen sind gut sichtbar aufzustellen, wobei die in A.2.1 genannten Aufstellhöhen unterschritten werden können; sie dürfen jedoch nicht verdeckt werden, z. B. durch parkende Fahrzeuge.		(4) Stationäre Arbeitsstellen sind durch Zeichen 123 anzukündigen, wenn keine fahrbare Absperrtafel eingesetzt wird. Die Zeichen sind gut sichtbar aufzustellen, wobei die in A.2.1 genannten Aufstellhöhen unterschritten werden können; sie dürfen jedoch nicht verdeckt werden, z. B. durch parkende Fahrzeuge.	
3.2 Arbeitsstellen im Bereich von Geh- und Radwegen	3.3 Arbeitsstellen im Bereich von Geh- und Radwegen	3.2.3 Arbeitsstellen im Bereich von Geh- und Radwegen	
(1) Bei Arbeiten von kürzerer Dauer auf Geh- und Radwegen ohne Aufgrabungen sowie bei beweglichen Arbeitsstellen reichen bei Tageslicht Leitkegel (Höhe mindestens 500 mm) oder kleine Leitbaken zur Sicherung aus. Für die Querabspernung sind sie möglichst lückenlos aufzustellen. Der Längsabstand der Leitkegel untereinander darf 2,5 m betragen.	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.	(1) Bei Arbeiten von kürzerer Dauer auf Geh- und Radwegen ohne Aufgrabungen sowie bei beweglichen Arbeitsstellen reichen bei Tageslicht Leitkegel (Höhe mindestens 500 mm) oder kleine Leitbaken zur Sicherung aus. Für die Querabspernung sind sie möglichst lückenlos aufzustellen. Der Längsabstand der Leitkegel untereinander darf 2,5 m betragen.	Keine Gehwegsperrungen durch Leitkegel, auch bei AkD nur Absperrschrankengitter zulässig
(2) Bei Arbeitsstellen von kürzerer Dauer im Bereich von Schachtzugängen oder ähnlich kleinfächigen Öffnungen in Geh- und Radwegen können mobile Absturzsicherungen eingesetzt werden. Sie müssen einen ausreichenden Sicherheitsabstand zu solchen Schächten oder Öffnungen gewährleisten (siehe A.10.0).		(2) Bei Arbeitsstellen von kürzerer Dauer im Bereich von Schachtzugängen oder ähnlich kleinfächigen Öffnungen in Geh- und Radwegbereich, von denen Unfallgefahren für die Verkehrsteilnehmer ausgehen können mobile Absturzsicherungen eingesetzt werden. Sie müssen einen ausreichenden Sicherheitsabstand (z. B. Absturzkanten) sind mit Absperrschrankengittern zu solchen Schächten oder Öffnungen gewährleisten (siehe A.10.0). Im Übrigen vgl. Teil A.10.0, Abschnitt 3.4.4 Absatz 1.	
3.3 Arbeiten im Bereich von Schienenbahnen	3.4 Arbeiten im Bereich von Schienenbahnen mit straßenbündigem Gleiskörper	3.4 Arbeiten im Bereich von Schienenbahnen mit straßenbündigem Gleiskörper	
(1) Bei Arbeitsstellen von kürzerer Dauer im Bereich von Schienenbahnen reicht es aus, den im Gleisbereich liegenden Fahrstreifen durch Leitkegel zu sperren (siehe Regelplan B IV/3).	(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.	(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. (siehe Regelplan B IV/3).	

(2) Für die Querabsperungen sind mindestens 3 Leitkegel mit einer Höhe von 1000 mm erforderlich. Auf den Leitkegeln müssen zur besseren Auffälligkeit Warnleuchten (gelbes Blinklicht) montiert sein. Auf dem mittleren Leitkegel (Querabsperung) müssen außerdem straßenbahntechnische Signale (z. B. Sh 2 [Schutzhalt]) angebracht sein.	(2) Für die Querabsperungen 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.	(2) Für die Querabsperungen sind sollten mindestens drei Leitkegel mit einer Höhe (Zeichen 610-43) im Querabstand von 1000 mm erforderlich 1 m angeordnet werden. Auf den Leitkegeln müssen sollten zur besseren Auffälligkeit Warnleuchten (gelbes Blinklicht) montiert , Teil A, Abschnitt 3.4.4 Absatz 3) angeordnet sein. Auf dem mittleren Leitkegel (Querabsperung) müssen außerdem straßenbahntechnische Signale (z. B. Sh 2 [Schutzhalt]) angebracht sein.	
(3) Für die Längsabsperungen genügen Leitkegel mit einer Höhe von mindestens 500 mm. Der Abstand der Leitkegel untereinander darf maximal 5 m betragen.	(3) Für die Längsabsperungen genügen Leitkegel mit einer Höhe von mindestens 50 cm. Der Abstand der Leitkegel untereinander sollte maximal 6 m betragen.	(3) Für die Längsabsperungen genügen Leitkegel mit einer Höhe von mindestens 500 mm 50 cm. Der Abstand der Leitkegel untereinander darf sollte maximal 5 m 6 m betragen.	
3.4 Vermessungsarbeiten		3.4 Vermessungsarbeiten	
(1) Vermessungspunkte und Messungslinien sollen 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) Vermessungspunkte und Messungslinien sollen 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.	gestrichen
(2) Erscheint im Verlauf von Vermessungsarbeiten die Sicherheit des Vermessungstrupps oder die Sicherheit des Verkehrs nicht mehr gewährleistet, sind die Arbeiten zu unterbrechen und die Arbeitsstelle zu räumen.		(2) Erscheint im Verlauf von Vermessungsarbeiten die Sicherheit des Vermessungstrupps oder die Sicherheit des Verkehrs nicht mehr gewährleistet, sind die Arbeiten zu unterbrechen und die Arbeitsstelle zu räumen.	
(3) Wird die Fahrbahn nur für kurze Zeit betreten, kann auf übersichtlichen Straßenabschnitten mit geringem Verkehr die Sicherung der Arbeitsstelle durch einen Wamposten erfolgen.		(3) Wird die Fahrbahn nur für kurze Zeit betreten, kann auf übersichtlichen Straßenabschnitten mit geringem Verkehr die Sicherung der Arbeitsstelle durch einen Wamposten erfolgen.	
(4) Bei Vermessungsarbeiten im Geh- und Radwegbereich kann in der Regel von Sicherungen abgesehen werden, sofern keine Aufgrabungen vorgenommen werden und kein starker Radverkehr zu erwarten ist. Für Fußgänger und Radfahrer muß ausreichend Platz verbleiben.		(4) Bei Vermessungsarbeiten im Geh- und Radwegbereich kann in der Regel von Sicherungen abgesehen werden, sofern keine Aufgrabungen vorgenommen werden und kein starker Radverkehr zu erwarten ist. Für Fußgänger und Radfahrer muß ausreichend Platz verbleiben.	
Teil C Landstraßen	Teil C: Landstraßen	Teil C: Landstraßen	
1 Allgemeines	1 Allgemeines	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 als Autobahn oder mit Zeichen 331 als Kraftfahrstraße gekennzeichnet sind. Die geschlossene Ortschaft ist durch Zeichen 310 und 311 gekennzeichnet.	(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 Kraftfahrstraße gekennzeichnet sind.	(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. Die geschlossene Ortschaft ist durch Zeichen 310 und 311 gekennzeichnet.	
(2) Grundsätzlich gelten alle Regelungen und Festlegungen des Teils 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) übernommen werden.	(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) Grundsätzlich gelten alle Regelungen und Festlegungen des Teiles 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 unter 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	2 Arbeitsstellen von längerer Dauer	2 Arbeitsstellen von längerer Dauer	
2.1 Aufstell-Entfernungen von Verkehrsschildern	2.1 Aufstellentfernungen von Verkehrszeichen	2.1 Aufstell-Entfernungen Aufstellentfernungen von Verkehrsschildern Verkehrszeichen	
(1) Die Arbeitsstelle wird in der Regel in 400 m Entfernung mit Zeichen 123 angekündigt. Danach folgen im 100-m-Abstand die notwendigen Gefahr-, Vorschrift- und Richtzeichen. Sollte die Arbeitsstelle zu häufigen Staus führen, so ist in größerer Entfernung zusätzlich mit Zeichen 123 und Zusatzzeichen 1004-30 bzw. 32f auf die Arbeitsstelle hinzuweisen.	(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.	(1) Die Arbeitsstelle wird in der Regel in 400 m Entfernung mit Zeichen 123 angekündigt. Danach folgen im 100-m 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 bzw. 32f oder -31 auf die Arbeitsstelle hinzuweisen hingewiesen werden.	
(2) Die Entfernungsangaben beziehen sich auf den Beginn einer Einengung bzw. Verschwenkung der Fahrstreifen (Bezugspunkt).	(2) Die Entfernungsangaben beziehen sich auf den Beginn einer Einengung bzw. Verschwenkung der Fahrstreifen (Bezugspunkt).	(2) Die Entfernungsangaben beziehen sich auf den Beginn einer Einengung bzw. Verschwenkung der Fahrstreifen (Bezugspunkt).	
2.2 Verkehrsführung	2.2 Verkehrsführung	2.2 Verkehrsführung	
2.2.0 Allgemeines	2.2.1 Allgemeines	2.2.0₁ Allgemeines	

(1) Im Bereich von Arbeitsstellen ist grundsätzlich die vorhandene Fahrstreifenanzahl zu erhalten. Dabei ist eine Verkehrsführung anzustreben, die noch einen Begegnungsverkehr möglich macht.	(1) Im Bereich von Arbeitsstellen ist grundsätzlich die vorhandene Fahrstreifenanzahl zu erhalten. Dabei ist eine Verkehrsführung anzustreben, die noch einen Begegnungsverkehr möglich macht.	(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 C.2.3.3) und/ oder über Umleitungen (siehe A 9.2) abgewickelt werden kann.	(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 1.1.1) abgewickelt werden kann.	(2) Verbleibt nur 1 Fahrstreifen, so ist entsprechend der örtlichen Situation und Verkehrsstärke zu prüfen, ob der Verkehr im Wechselbetrieb (siehe C-Abschnitt 2.3.3) und/ oder über Umleitungen (siehe A 9.2 Teil A, Abschnitt 1.1.1) abgewickelt werden kann.	
(3) Bei hohen Verkehrsstärken und fehlenden Umleitungsmöglichkeiten ist die Einrichtung einer provisorischen Umfahrung der Arbeitsstelle im Begegnungsverkehr anzustreben.	(3) Bei hohen Verkehrsstärken und fehlenden Umleitungsmöglichkeiten ist die Einrichtung einer provisorischen Umfahrung der Arbeitsstelle im Begegnungsverkehr anzustreben.	(3) Bei hohen Verkehrsstärken und fehlenden Umleitungsmöglichkeiten ist die Einrichtung einer provisorischen Umfahrung der Arbeitsstelle im Begegnungsverkehr anzustreben.	
(4) Dem Fußgänger- und Radfahrerverkehr ist besondere Sorgfalt zu widmen. Fußgängerverkehr ist nicht auf der Fahrbahn zu führen oder zum Überqueren der Fahrbahn aufzufordern. Bei Führung durch die Arbeitsstelle ist eine besondere Sicherung gegenüber Baumaterialien oder Geräten vorzusehen.	(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 Baulasträger angeregt werden, die Begehrbarkeit des Banketts (unbefestigter Seitenstreifen) zu verbessern.	(4) Dem Fußgänger- und Radfahrerverkehr Der Führung des Fuß- und Radverkehrs ist besondere Sorgfalt zu widmen. Fußgängerverkehr Fußverkehr ist nicht auf der Fahrbahn zu führen oder zum Überqueren der Fahrbahn aufzufordern. Bei Führung durch Gehwege sind weiterzuführen und gemäß Teil B zu sichern. Erforderlichenfalls sollte beim Baulasträger angeregt werden, die Arbeitsstelle ist eine besondere Sicherung gegenüber Baumaterialien oder Geräten vorzusehen Begehrbarkeit 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).	(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).	
2.2.1 Fahrstreifenbreiten	2.2.2 Fahrstreifenbreiten	2.2.42 Fahrstreifenbreiten	
(1) Im Regelfall ist eine Fahrstreifenbreite von mindestens 2,75 m einzuhalten. Damit ist ggf. durch Markierung von Behelfsfahrstreifen bei einer Restfahrbahnbreite von 5,5 m noch Begegnungsverkehr möglich.	(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.	(1) Im Regelfall ist eine Fahrstreifenbreite von mindestens 2,75 3,00 m einzuhalten. Damit ist ggf. gegebenenfalls durch Markierung von Behelfsfahrstreifen bei einer Restfahrbahnbreite von 5,5 6,00 m noch Begegnungsverkehr möglich. Teil A, Abschnitt 1.1 Absatz 10 ist besonders zu beachten.	Regelmaß Fahrstreifenbreite 3m; dadurch dass die Fahrbahnmarkierung vor den Verkehrseinrichtungen und der dazu einzuhaltende Sicherheitsabstand von 25 cm wegfällt, bleibt es beim lichten Maß von 3 m wie in den RSA 95.
	 Bild C-1: Beispiel eines Querschnittes für Verkehrsraumbreite 6,00 m		Bild C-1
(2) Bei einer Arbeitsstelle mit Wechselverkehr sollte die Restfahrbahnbreite 3 m nicht unterschreiten. Bei einer Regelung mit Lichtsignalanlagen kann die Breite im Ausnahmefall bis auf 2,75 m vermindert werden.		(2) Bei einer Arbeitsstelle mit Wechselverkehr sollte die Restfahrbahnbreite 3 m nicht unterschreiten. Bei einer Regelung mit Lichtsignalanlagen kann die Breite im Ausnahmefall bis auf 2,75 m vermindert werden.	
(3) Bei der Festlegung der Fahrstreifenbreiten sollte ggf. berücksichtigt werden, daß zwischen Absperrgeräten und einem Baugrubenrand ein Sicherheitsabstand von mindestens 0,5 m zur Verfügung steht.		(3) Bei der Festlegung der Fahrstreifenbreiten sollte ggf. berücksichtigt werden, daß zwischen Absperrgeräten und einem Baugrubenrand ein Sicherheitsabstand von mindestens 0,5 m zur Verfügung steht.	
	(2) Grundsätzlich ist zu prüfen, ob der Seitenraum standfest auszubilden ist.	(2) Grundsätzlich ist zu prüfen, ob der Seitenraum standfest auszubilden ist.	Seitenraum ertüchtigen
	(3) 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) 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.	Fahrstreifenbreite einschließlich vorhandener Weißmarkierung
2.2.2 Absperrungen	2.2.3 Absperrungen	2.2.3 Absperrungen	
(1) In der Regel wird die Arbeitsstelle in Quer- und Längsrichtung durch Leitbaken abgesichert.	(1) In der Regel wird die Arbeitsstelle in Quer- und Längsrichtung durch Leitbaken (Zeichen 605) abgesichert.	(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.	(2) In der Längsrichtung werden die Leitbaken in einem Abstand von maximal 20 12 m aufgestellt.	Leitbakenabstand längs Strich-Lücke (4 + 8) ≤ 12 m
(2) In der Längsrichtung werden die Leitbaken in einem Abstand von maximal 20 m aufgestellt. In der Querrichtung erfolgt die Absperrung spitzwinklig, und zwar am Beginn der Arbeitsstelle mit einer Neigung der Absperrung gegenüber der Fahrbahnachse von 1:10 und am Ende der Arbeitsstelle von 1:3. Der Abstand der Leitbaken, parallel zur Straßenachse, beträgt am Beginn der Arbeitsstelle maximal 6 m (quer zur Fahrbahnachse maximal 0,6 m) und am Ende der Arbeitsstelle maximal 3_m (quer zur Fahrbahnachse maximal 1 m).	(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.	(2) In der Längsrichtung werden die Leitbaken in einem Abstand von maximal 20 m aufgestellt. In der (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 1:40 und am Ende der Arbeitsstelle von 1:3. Es sollten mindestens drei Leitbaken angeordnet werden. Der Abstand der Leitbaken, parallel zur Straßenachse, beträgt am Beginn der Arbeitsstelle maximal 6 m (quer zur Fahrbahnachse maximal 0,6 m) und am Ende der Arbeitsstelle maximal 3_m (quer zur Fahrbahnachse maximal 1 m). Bei beengten Verhältnissen und unmittelbar hinter Kreuzungen oder Einmündungen sollen Absperrschranken (Zeichen 600) angeordnet werden.	Verziehungsmaß ≥ 1:3
	(4) Bei Verschwenkungen beträgt das Verschwenkungsmaß mindestens 1: 10.	(4) Bei Verschwenkungen beträgt das Verschwenkungsmaß mindestens 1: 10.	Verschwenkungsmaß ≥ 1:10
(3) Müssen mehrere Fahrstreifen in einer Fahrtrichtung gesperrt werden, so sollen getrennte spitzwinklige Querabsperrungen vorgenommen werden, wobei grundsätzlich die Einengung von links vorgenommen werden soll. Zwischen ihnen können jeweils längere Übergangsstrecken liegen (versetzte Fahrstreifenreduzierung).	(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).	(3) (5) Müssen mehrere Fahrstreifen in einer Fahrtrichtung gesperrt werden, so sollen getrennte spitzwinklige Querabsperrungen vorgenommen werden, wobei grundsätzlich die Einengung von links vorgenommen werden soll. Zwischen ihnen können sollten jeweils längere Übergangsstrecken liegen (versetzte Fahrstreifenreduzierung).	
(4) Aufbaulicht (siehe A.3.2.2) soll nur bei ungewöhnlich starken Verschwenkungen an unübersichtlichen Stellen eingesetzt werden.	(6) Aufbaulicht (siehe Teil A, Abschnitt 3.4.3 Absatz 9) soll nur bei ungewöhnlich starken Verschwenkungen an unübersichtlichen Stellen eingesetzt werden.	(4) Aufbaulicht (siehe A-Teil A, Abschnitt 3.2-24.3 Absatz 9) soll nur bei ungewöhnlich starken Verschwenkungen an unübersichtlichen Stellen eingesetzt werden.	
	2.2.4 Markierungen	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).	(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).	Keine regelmäßige Anordnung von Markierungen vor Verkehrseinrichtungen
	(2) Vorübergehend gültige Fahrbahnbegrenzungen sollen vor Verkehrseinrichtungen bei Insellagen der Arbeitsstellen und bei Behelfsfahrstreifenführungen über Seitenstreifen sowie bei mehr als zweistreifigen Fahrbahnen im Gegenverkehrsbereich und unübersichtlichen Verkehrsführungen angeordnet werden.	(2) Vorübergehend gültige Fahrbahnbegrenzungen sollen vor Verkehrseinrichtungen bei Insellagen der Arbeitsstellen und bei Behelfsfahrstreifenführungen über Seitenstreifen sowie bei mehr als zweistreifigen Fahrbahnen im Gegenverkehrsbereich und unübersichtlichen Verkehrsführungen angeordnet werden.	
2.3 Verkehrsregelung	2.3 Verkehrsregelung	2.3 Verkehrsregelung	
2.3.1 Regelpläne	2.3.1 Regelpläne	2.3.1 Regelpläne	
(1) Wie Arbeitsstellen auf Landstraßen abgesperrt, beschildert, markiert und beleuchtet werden sollen, wird in den Regelplänen C I/1 bis C I/9 verdeutlicht. Im übrigen wird zur Anwendung der Regelpläne auf A. 1.5 verwiesen.	(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.	(1) Wie Arbeitsstellen auf Landstraßen abgesperrt, beschildert, markiert und beleuchtet werden sollen können , wird in den Regelplänen C I/1 bis C I/13 verdeutlicht. Im übrigen übrigen wird zur Anwendung der Regelpläne auf A-Teil A, Abschnitt 1.5 verwiesen.	
(2) Liegen Arbeitsstellen im Fahrbahnbereich unmittelbar neben einem Verkehrsbereich des Fußgängerund/ oder Radfahrerverkehrs sind die Regelungen in B.2.4 analog anzuwenden (siehe auch Regelpläne B II).	(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) Liegen Arbeitsstellen im Fahrbahnbereich unmittelbar neben einem Verkehrsbereich des Fußgängerund/Fuß- oder Radfahrerverkehrs Radverkehrs, sind die Regelungen in B-im Teil B, Abschnitt 2.4 analog anzuwenden (siehe auch Regelpläne B II).	
2.3.2 Höchstgeschwindigkeiten	2.3.2 Höchstgeschwindigkeiten	2.3.2 Höchstgeschwindigkeiten	
(1) Die Regelgeschwindigkeit im Verkehrsbereich von Arbeitsstellen beträgt 50 km/h. Der Anordnung auf 50 km/h geht eine Anordnung auf 70 km/h voraus.	(1) Die zulässige Höchstgeschwindigkeit sollte in der Regel auf 50 km/h beschränkt werden.	(1) Die Regelgeschwindigkeit im Verkehrsbereich von Arbeitsstellen beträgt 50 km/h. Der Anordnung zulässige Höchstgeschwindigkeit sollte in der Regel auf 50 km/h geht eine Anordnung auf 70 km/h voraus.	
(2) In Ausnahmefällen kann im Verkehrsbereich auch eine Fahrgeschwindigkeit von 60 km/h zugelassen werden. Der Anordnung der 60 km/h-Beschränkung geht eine Anordnung von 80 km/h voraus.		(2) In Ausnahmefällen kann im Verkehrsbereich auch eine Fahrgeschwindigkeit von 60 km/h zugelassen werden. Der Anordnung der 60 km/h Beschränkung geht eine Anordnung von 80 km/h voraus.	
(3) Bei Arbeitsstellen im Wechselverkehr (Z 208/308) kann ausnahmsweise in der wartepflichtigen Richtung auch eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf 40 km/h angeordnet werden. In diesem Fall lautet der Geschwindigkeitsrichter 80 km/h - 60 km/h - 40 km/h.		(3) Bei Arbeitsstellen im Wechselverkehr (Z 208/308) kann ausnahmsweise in der wartepflichtigen Richtung auch eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf 40 km/h angeordnet werden. In diesem Fall lautet der Geschwindigkeitsrichter 80 km/h - 60 km/h - 40 km/h.	Regelgeschwindigkeit außerorts 50km/h, Anhebung auf 70km/h und Absenkung unter 50km/h in den beschriebenen Fällen

	(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) 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 Behelfsfahrstreifen 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.	(3) Beträgt die Breite der Behelfsfahrstreifen 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	2.3.3 Vorrangregelung in Engstellen	2.3.3 Vorrangregelung in Engstellen	
(1) Es ist jeweils zu prüfen, ob die Verhaltensvorschrift des § 6 StVO allein ausreicht. Muß diese Vorschrift unterstützt oder soll in Abweichung davon der anderen Richtung Vorrang gewährt werden, ist eine Beschilderung mit Zeichen 208/308 anzuordnen. Diese Verkehrsregelung ist zulässig, wenn folgende Voraussetzungen erfüllt sind: – Die Engstelle darf maximal 50 m einschließlich der Querabspernungen lang sein. – Die gesamte Engstelle muß aus beiden Fahrrichtungen voll überschaubar sein. – In der wartepflichtigen Zufahrt der Engstelle (Z 208) soll kein nennenswerter Rückstau entstehen. – Die Verkehrsstärke in beiden Richtungen soll zusammen zu allen Tageszeiten kleiner als rd. 500 Kfz/h sein.	(1) Unter Beachtung der Verhaltensvorschrift des § 6 erfolgt keine Beschilderung. Es ist deshalb anzustreben, die Engstelle so zu gestalten, dass die Wartepflicht eindeutig einer Fahrrichtung zuzuordnen ist. Muss in Abweichung davon der anderen Richtung Vorrang gewährt werden oder ergibt sich aus der Örtlichkeit nicht eindeutig, welche Fahrrichtung wartepflichtig ist, sind Zeichen 208 und 308 anzuordnen (Rn. 1 und 2 VwV-StVO zu Zeichen 208).	(1) Es ist jeweils zu prüfen, ob die Unter Beachtung der Verhaltensvorschrift des § 6 StVO allein ausreicht. Muß diese Vorschrift unterstützt oder soll erfolgt keine Beschilderung. Es ist deshalb anzustreben, die Engstelle so zu gestalten, dass die Wartepflicht eindeutig einer Fahrrichtung zuzuordnen ist. Muss in Abweichung davon der anderen Richtung Vorrang gewährt werden, ist eine Beschilderung mit Zeichen 208/308 anzusetzen. Diese Verkehrsregelung ist zulässig, wenn folgende Voraussetzungen erfüllt sind: – Die Engstelle darf maximal 50 m einschließlich der Querabspernungen lang sein. – Die gesamte Engstelle muß aus beiden Fahrrichtungen voll überschaubar sein. – In der wartepflichtigen Zufahrt der Engstelle (Z 208) soll kein nennenswerter Rückstau entstehen. – Die Verkehrsstärke in beiden Richtungen soll zusammen zu allen Tageszeiten kleiner als rd. 500 Kfz/h sein. (Rn. 1 und 2 VwV-StVO zu Zeichen 208).	Eine Anordnung von Zeichen 208 und 308 im Regelfall des § 6 StVO ist verboten, nur wenn der Vorrang anders geregelt werden soll oder die Einengung nicht eindeutig einer Straßenseite zuzuordnen ist, müssen Zeichen 208 und 308 angeordnet werden.
(2) Auf Fahrbahnen mit mehr als einem Fahrstreifen je Richtung und auf Straßen mit schienengebundenen Fahrzeugen darf grundsätzlich keine Verkehrsregelung durch Zeichen 208/308 vorgenommen werden.	(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.	(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 Fahrrichtungen aufrechterhalten werden muß und die Voraussetzungen für eine Verkehrsregelung durch Verkehrszeichen 208/308 nicht gegeben sind, muß eine Lichtzeichenanlage eingesetzt oder mindestens eine Fahrrichtung umgeleitet werden.	(3) Wenn, – die Verkehrsstärke in beiden Richtungen zusammen rd. 500 Kfz/h überschreitet, – die Engstelle länger als 50 m einschließlich der Querabspernungen ist, – die gesamte Engstelle nicht aus beiden Fahrrichtungen voll überschaubar ist oder – in der wartepflichtigen Zufahrt der Engstelle nennenswerter Rückstau entstehen könnte und der Kfz-Verkehr in beiden Fahrrichtungen 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) Wenn, – die Verkehrsstärke in beiden Richtungen zusammen rd. 500 Kfz/h überschreitet, – die Engstelle länger als 50 m einschließlich der Querabspernungen ist, – die gesamte Engstelle nicht aus beiden Fahrrichtungen voll überschaubar ist oder – in der wartepflichtigen Zufahrt der Engstelle nennenswerter Rückstau entstehen könnte und der Kfz-Verkehr in beiden Fahrrichtungen aufrechterhalten werden muß und die Voraussetzungen für eine Verkehrsregelung durch Verkehrszeichen 208/308 nicht gegeben sind, muß eine Lichtzeichenanlage eingesetzt oder mindestens eine Fahrrichtung umgeleitet 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.	Engstellenlänge ≤ 50m mit Öffnungsklausel für Sonderfälle
3 Arbeitsstellen von kürzerer Dauer	3 Arbeitsstellen von kürzerer Dauer	3 Arbeitsstellen von kürzerer Dauer	
(1) Die Arbeiten an Arbeitsstellen von kürzerer Dauer erfolgen in der Regel mit mobiler Absperrung und Beschilderung, möglicherweise unter Inanspruchnahme der Sonderrechte gemäß § 35 Abs. 6 StVO und/oder auf der Grundlage der Regelpläne C II/1 bis C II/4. Im übrigen wird zur Anwendung der Regelpläne auf A.1.5 verwiesen.	(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.	(1) Die Arbeiten an Arbeitsstellen von kürzerer Dauer erfolgen in der Regel mit mobiler Absperrung geringem Absperr- und Beschilderung, möglicherweise unter Inanspruchnahme der Sonderrechte gemäß § 35 Abs. 6 StVO und/oder auf der Grundlage der Beschilderungsaufwand (Regelpläne C II/1 bis C II/4 Ams 3). Im übrigen wird zur Anwendung der Regelpläne auf A-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. Daher sollte die Einrichtung solcher Arbeitsstellen auf Sonderfälle beschränkt werden. Kurzzeitig stationären Arbeitsstellen ist der Vorzug zu geben.	(2) Bewegliche Arbeitsstellen sind wegen der möglichen Änderung der Sichtweiten hinsichtlich der daraus resultierenden, unterschiedlichen Anforderungen an die Absicherung problematisch. Daher sollte die Einrichtung solcher Arbeitsstellen auf Sonderfälle beschränkt werden. Kurzzeitig stationären Arbeitsstellen ist der Vorzug zu geben.	(2) Bewegliche Arbeitsstellen sind wegen der möglichen Änderung der Sichtweiten hinsichtlich der daraus resultierenden, unterschiedlichen Anforderungen an die Absicherung problematisch. Daher sollte die Einrichtung solcher Arbeitsstellen auf Sonderfälle beschränkt werden. Kurzzeitig stationären Arbeitsstellen ist der Vorzug zu geben.	
(3) Bei Arbeitsstellen von kürzerer Dauer reichen bei Tageslicht Leitkegel (Höhe 500 mm) zur Sicherung aus. Für die Querabspernung sind mindestens 3 Stück im Abstand von höchstens 1 m erforderlich. Der Längsabstand der Leitkegel untereinander darf 5 m, die Länge der gesamten Engstelle maximal 50 m betragen.	(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.	(3) Bei Arbeitsstellen von kürzerer Dauer reichen können bei Tageslicht Leitkegel (Höhe 500 mm/Zeichen 610-41) statt Leitbaken zur Sicherung angeordnet werden. Für die Querabspernung sind mindestens drei Stück im Abstand von höchstens 1 m erforderlich vorgesehen werden. Der Längsabstand der Leitkegel in der Längsabspernung untereinander darf 5 m, die gesamte Engstelle maximal bei Regelung des Verkehrs gemäß § 6 soll auch bei ausreichender Sicht 50 m betragen nicht überschreiten.	Leitkegelabstand Längsabspernung ≤ 12m

<p>(4) Zur Sicherung von Arbeitsstellen von kürzerer Dauer auf Landstraßen wird in der Regel die fahrbare Absperrtafel gemäß Zeichen 615 eingesetzt. Soll die Auffälligkeit aufgrund örtlicher Besonderheiten erhöht werden, wird der Einsatz der fahrbaren Absperrtafel gemäß Zeichen 616 in verkleinerter Ausführung (siehe A.3.1.4) empfohlen.</p>	<p>(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.</p>	<p>(4) Zur Sicherung von Arbeitsstellen von kürzerer Dauer auf Landstraßen wird in der Regel die fahrbare Absperrtafel gemäß Zeichen 615 (Zeichen 616-31) eingesetzt. Soll die Auffälligkeit aufgrund örtlicher Besonderheiten erhöht werden, wird der Einsatz der fahrbaren Absperrtafel gemäß Zeichen 616 in verkleinerter Ausführung (siehe A.3.1.4) empfohlen. Absperrtafeln ohne Zugfahrzeug ist nicht zulässig.</p>	<p>Fahrbare Absperrtafeln außerorts nur mit Zugfahrzeug</p>
<p>(5) Sind die Absperrtafeln nicht aus einer Mindestentfernung von 200 m zu erkennen, so genügt es in der Regel, zusätzlich in entsprechender Entfernung eine Warnwinkeleke als Vorwarneinrichtung aufzustellen bzw. in Ausnahmefällen einen Warnposten einzusetzen.</p>	<p>(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.</p>	<p>(5) Sind die Absperrtafeln nicht aus einer Mindestentfernung von 200 m zu erkennen, so genügt es in der Regel, zusätzlich in entsprechender Entfernung eine Warnwinkeleke als einen Leitkegel (Zeichen 610-42) mit Blinklicht in blitzender Ausführung als Vorwarneinrichtung aufzustellen bzw. oder Zeichen 123 anzuordnen. Nur in besonderen Ausnahmefällen kann ein Warnposten einzusetzen angeordnet werden.</p>	<p>Einsatz von Blitzleitkegeln, Zeichen 123 und Warnposten</p>
<p>(6) Zur Sicherung von Arbeitsstellen von kürzerer Dauer können auch Arbeitsfahrzeuge eingesetzt werden, die gemäß A.7.1 mit zusätzlichen Warneinrichtungen ausgestattet sind. Im übrigen gelten dieselben Anforderungen wie für eine fahrbare Absperrtafel (z. B. rechtzeitige Erkennbarkeit).</p>	<p>(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).</p>	<p>(6) Zur Sicherung von 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).</p>	
<p>(7) Stationäre Arbeitsstellen sind durch Zeichen 123 anzukündigen, wenn keine fahrbare Absperrtafel eingesetzt wird. Bei beweglichen Arbeitsstellen kann das Zeichen 123 mit Zusatzschild 1001 aufgestellt werden. Die Entfernung von der Arbeitsstelle darf in diesem Falle höchstens 1000 m betragen. Münden in diesem Bereich Straßen ein, muß der einbiegende Verkehr ebenfalls gewarnt oder das Zeichen 123 entsprechend versetzt werden.</p>	<p>(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.</p>	<p>(7) Stationäre Arbeitsstellen sind durch Zeichen 123 anzukündigen, wenn keine fahrbare Absperrtafel eingesetzt angeordnet wird. Bei beweglichen Arbeitsstellen kann das Zeichen 123 mit Zusatzzeichen 1001-30 oder -31 angeordnet werden. Die Entfernung von der zur Arbeitsstelle darf in diesem Falle höchstens 4000 1.000 m betragen. Münden in diesem Bereich Straßen ein, muss der einbiegende Verkehr ebenfalls gewarnt oder das Zeichen 123 entsprechend versetzt werden.</p>	
<p>(8) 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 eingesetzt werden.</p>	<p>(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 Sicherheitsausrüstung gemäß Teil A, Abschnitt 7.1. - Es handelt sich um bewegliche oder kurzzeitig stationäre Arbeitsstellen (z. B. Mähen, Leitposten reinigen). - Die vorhandenen Sichtweiten sind überwiegend größer als 200 m.</p>	<p>(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 Sicherheitsausrüstung gemäß Teil A, Abschnitt 7.1. - Es handelt sich um bewegliche oder kurzzeitig stationäre Arbeitsstellen (z. B. Mähen, Leitposten reinigen). - Die vorhandenen Sichtweiten sind überwiegend größer als 200 m.</p>	<p>Verzicht auf Zeichen 123 bei beweglichen oder kurzzeitig stationären AKD mit Sicherungsfahrzeug und Sicht überwiegend ≥ 200m.</p>
<p>(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 eingesetzt werden.</p>	<p>(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.</p>	<p>(8a) 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.</p>	
<p>(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.</p>	<p>(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.</p>	<p>(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.</p>	<p>Fortschreitende Arbeitsstellen in Fahrbahnmitte oder am Fahrbahnrand mit maximaler Gesamtwarezeit für den Verkehr von 10 Minuten</p>
<p>(9) Auf Vermessungsarbeiten kann durch Zeichen 123 mit Zusatzzeichen „Vermessung“ hingewiesen werden. Dies sollte insbesondere geschehen, wenn solche Arbeiten außerhalb der Fahrbahn erfolgen und der Einsatz eines Sicherungsfahrzeuges nicht geboten ist.</p>	<p>(9) Auf Vermessungsarbeiten kann durch Zeichen 123 mit Zusatzzeichen „Vermessung“ hingewiesen werden. Dies sollte insbesondere geschehen, wenn solche Arbeiten außerhalb der Fahrbahn erfolgen und der Einsatz eines Sicherungsfahrzeuges nicht geboten ist.</p>	<p>(9) Auf Vermessungsarbeiten kann durch Zeichen 123 mit Zusatzzeichen „Vermessung“ hingewiesen werden. Dies sollte insbesondere geschehen, wenn solche Arbeiten außerhalb der Fahrbahn erfolgen und der Einsatz eines Sicherungsfahrzeuges nicht geboten ist.</p>	
<p>(10) Vermessungspunkte und Messungslinien sollen 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.</p>	<p>(10) Vermessungspunkte und Messungslinien sollen 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.</p>	<p>(10) Vermessungspunkte und Messungslinien sollen 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.</p>	<p>RSA beschreibt nur die Art der Absicherung, nicht die ausgeführte Tätigkeit, also keine Sonderregelungen z.B. für Vermessungs- oder Markierungsarbeiten</p>
<p>(11) Erscheint im Verlauf von Vermessungsarbeiten die Sicherheit des Vermessungstrupps oder die Sicherheit des Verkehrs nicht mehr gewährleistet, sind die Arbeiten zu unterbrechen und die Arbeitsstelle zu räumen.</p>	<p>(11) Erscheint im Verlauf von Vermessungsarbeiten die Sicherheit des Vermessungstrupps oder die Sicherheit des Verkehrs nicht mehr gewährleistet, sind die Arbeiten zu unterbrechen und die Arbeitsstelle zu räumen.</p>	<p>(11) Erscheint im Verlauf von Vermessungsarbeiten die Sicherheit des Vermessungstrupps oder die Sicherheit des Verkehrs nicht mehr gewährleistet, sind die Arbeiten zu unterbrechen und die Arbeitsstelle zu räumen.</p>	

Teil D Autobahnen	Teil D: Autobahnen	Teil D: Autobahnen	
1 Allgemeines	1 Allgemeines	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 (Z 330), b) Kraftfahrstraßen (Z 331), sofern sie frei von höhengleichen Kreuzungen und mit besonderen Anschlussstellen für Zu- und Ausfahrten ausgestattet sind.	(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.	(1) Unter Autobahnen im Sinne dieser Richtlinien werden alle nachfolgend aufgeführten Straßenarten verstanden, soweit sie mindestens 2 Fahrstreifen je Richtung haben: a) Autobahnen (Z Zeichen 330.1), b) Kraftfahrstraßen (Z 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 Teils A dieser Richtlinien. Auf die besonderen Verhältnisse des Verkehrs auf Autobahnen abgestimmte, ergänzende Regelungen und Festlegungen sind in diesem Teil der Richtlinien zusammengestellt.	(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.	(2) Grundsätzlich gelten alle Regelungen und Festlegungen des Teiles Teiles A dieser Richtlinien. Auf die besonderen Verhältnisse des Verkehrs auf Autobahnen abgestimmte, ergänzende Regelungen und Festlegungen sind in diesem im vorliegenden Teil der Richtlinien zusammengestellt.	Bei Absperrungen im Fahrbahnbereich nicht mehr als 120 km/h
	(3) Die zulässige Höchstgeschwindigkeit sollte, falls Absperrungen im Bereich der Fahrbahn erfolgen, nicht mehr als 120 km/h betragen.	(3) Die zulässige Höchstgeschwindigkeit sollte, falls Absperrungen im Bereich der Fahrbahn erfolgen, nicht mehr als 120 km/h betragen.	
2 Arbeitsstellen von längerer Dauer	2 Arbeitsstellen von längerer Dauer	2 Arbeitsstellen von längerer/längerer Dauer	
2.1 Aufstell-Entfernungen von Verkehrsschildern	2.1 Aufstellentfernungen von Verkehrszeichen	2.1 Aufstell-Entfernungen/Aufstellentfernungen von Verkehrsschildern/Verkehrszeichen	
(1) Die Arbeitsstelle wird in der Regel in 2 km und 800 m Entfernung mit Zeichen 123 und Zusatzzeichen 1004 angekündigt. Ab 800 m folgen im Regelfall im 100-m-Abstand die notwendigen Gefahr-, Vorschrift und Richtzeichen. Bei Begrenzungen der Höchstgeschwindigkeit erfolgt dies stufenweise um je 20 km/h und in einem jeweiligen Mindestabstand von 200 m.	(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 vorgelagerten Anordnung von Gefahrzeichen beträgt die erste Geschwindigkeitsbeschränkung in der Regel 100 km/h.	(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 Begrenzungen/Beschränkungen der Höchstgeschwindigkeit erfolgt dies 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 vorgelagerten Anordnung von Gefahrzeichen beträgt die erste Geschwindigkeitsbeschränkung in der Regel 100 km/h.	Wegen der Vorwarnung durch Zeichen 123 2km beginnt der Geschwindigkeitstrichter in der Regel mit Tempo 100 km/h
(2) Sind vor einer Arbeitsstelle häufiger Staus zu erwarten, so ist 4 km und ggf. 6 km vor der Arbeitsstelle mit Zeichen 123 und Zeichen 124 darauf hinzuweisen (Ausnahme von Ziffer III Nr. 14aa VwV-StVO zu den §§ 39 bis 43).	(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.	(2) Sind vor einer Arbeitsstelle häufiger Staus zu erwarten, so ist <u>zu prüfen, ob und durch welche Maßnahme (Verkehrszeichen, mobile Stauwarnanlage etc.) mit dem Ziel der Gefahrenreduzierung auf die bevorstehende Arbeitsstelle hingewiesen werden kann.</u> <u>Soweit eine datenbasierte Abschätzung der regelmäßig auftretenden Staulängen nicht möglich ist, wird ein Abstand von 4 km und ggf. gegebenenfalls 6 km vor der Arbeitsstelle mit Zeichen 123 und Zeichen 124 darauf hinzuweisen (Ausnahme von Ziffer III Nr. 14aa VwV-StVO zu den §§ 39 bis 43) empfohlen.</u>	Einsatz von Stauwarnanlagen
(3) Die Entfernungsangaben beziehen sich auf den Beginn einer Einengung bzw. Verschwenkung der Fahrstreifen (Bezugspunkt).	(3) Die Entfernungsangaben beziehen sich auf den Beginn einer Verengung bzw. Verschwenkung der Fahrstreifen (Bezugspunkt).	(3) Die Entfernungsangaben beziehen sich auf den Beginn einer Einengung 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 Verkehrslenkungsstafeln im Zulaufbereich beidseitig der Fahrbahn aufzustellen.	(4) <u>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 Verkehrslenkungsstafeln im Zulaufbereich beidseitig der Fahrbahn aufzustellen.</u>	Beidseitige Aufstellung von Verkehrslenkungsstafeln ist der Regelfall
2.2 Beleuchtung		2.2 Beleuchtung	
(1) Wenn Verkehrszeichen beleuchtet werden sollen, dann erfolgt dies in der Regel beginnend mit der in Fahrtrichtung ersten Verkehrslenkungsstafel.		(1) Wenn Verkehrszeichen beleuchtet werden sollen, dann erfolgt dies in der Regel beginnend mit der in Fahrtrichtung ersten Verkehrslenkungsstafel.	
(2) Kann eine Blendung des Gegenverkehrs auf der Autobahn oder auf parallel verlaufenden Straßen nicht durch konstruktive Maßnahmen bei der Anbringung und Gestaltung der Leuchte ausgeschlossen werden, sind Blendschutzschilder anzubringen.		(2) Kann eine Blendung des Gegenverkehrs auf der Autobahn oder auf parallel verlaufenden Straßen nicht durch konstruktive Maßnahmen bei der Anbringung und Gestaltung der Leuchte ausgeschlossen werden, sind Blendschutzschilder anzubringen.	Beleuchtung von Verkehrszeichen gestrichen
2.3 Verkehrsführung	2.2 Verkehrsführung	2.2 Verkehrsführung	
2.3.0 Allgemeines	2.2.1 Allgemeines	2.2.1 Allgemeines	
(1) Der Verkehr kann im Bereich von Arbeitsstellen unter Ausnutzung der befestigten Straßenbreite, eventuell auch nach Verbreiterung durch Ansetzen eines entsprechenden Streifens oder auf Behelfsfahrbahnen abgewickelt werden.	(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.	(1) Der Verkehr kann im Bereich von Arbeitsstellen unter Ausnutzung der befestigten Straßenbreite, eventuell auch nach Verbreiterung durch Ansetzen eines entsprechenden Streifens oder auf Behelfsfahrbahnen abgewickelt werden.	

<p>(2) Bei 3+1-, 4+0- und 5+0-Verkehrsführungen wird zur Entschärfung der Konfliktsituation im Bereich von Überleitungen eine Vorverlegung der Fahrstreifenverengung um 100 bis 150 m in den Bereich vor der Überleitung vorgenommen. Entsprechend ist eine lagemäßige Trennung des Rückleitungs- und des Einengungsbereichs auf der mitbeanspruchten Gegenfahrbahn vorzusehen.</p>	<p>(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 der Leitbaken in Verschwenkungen und Überleitungen beträgt 9 m.</p> <p>(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 ZTV-SA.</p> <p>(4) Bei Rückleitungen ist eine räumliche Trennung des Rückleitungs- und des Verengungsbereiches auf der mitbeanspruchten Gegenfahrbahn vorzusehen.</p>	<p>(2) Bei 3+1-, 4+0- und 5+0-Verkehrsführungen wird zur Entschärfung der Konfliktsituation im Bereich von Verschwenkungen und Überleitungen eine Vorverlegung der Fahrstreifenverengung um 100 bis 150 m in den Bereich vor der Überleitung vorgenommen. Entsprechend ist eine lagemäßige Trennung des Rückleitungs- und des Einengungsbereichs auf der mitbeanspruchten Gegenfahrbahn vorzusehen.</p> <p>(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 ZTV-SA.</p> <p>(4) Bei Rückleitungen ist eine lagemäßige räumliche Trennung des Rückleitungs- und des Einengungsbereiches auf der mitbeanspruchten Gegenfahrbahn vorzusehen.</p>	<p>Einengung auf die Breite im Arbeitsstellenbereich bereits 600m vor verschwenkung oder Überleitung</p>
<p>(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.</p> <p>(6) Eine Arbeitsstelle darf erst 100 m hinter dem Ende einer Verschwenkung oder Überleitung von Behelfsfahrstreifen eingerichtet werden (Freiraum; keine Baustelleneinrichtungen oder Geräte usw.).</p>	<p>(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.</p> <p>(6) Eine Arbeitsstelle darf erst 100 m hinter dem Ende einer Verschwenkung oder Überleitung von Behelfsfahrstreifen eingerichtet werden (Freiraum; keine Baustelleneinrichtungen oder Geräte usw.).</p>	<p>(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.</p> <p>(6) Eine Arbeitsstelle darf erst 100 m hinter dem Ende einer Verschwenkung oder Überleitung von Behelfsfahrstreifen eingerichtet werden (Freiraum; keine Baustelleneinrichtungen oder Geräte usw.).</p>	<p>Bei einer Länge der Behelfsfahrstreifen im eigentlichen Arbeitsstellenbereich < 500m Fahrstreifenbegrenzung anordnen statt Leitlinie</p> <p>Im Freiraum vor der Arbeitsstelle dürfen sich keine Materialien und Geräte befinden</p>
<p>(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.</p>	<p>(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.</p>	<p>(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.</p>	<p>Einsatzgrenzen temporärer Schutzeinrichtungen</p>
<p>2.3.1 Zahl der Fahrstreifen</p>	<p>2.2.2 Zahl der Fahrstreifen</p>	<p>2.3.1.2 Zahl der Fahrstreifen</p>	
<p>(1) Im Bereich von Arbeitsstellen ist grundsätzlich die vorhandene Fahrstreifenanzahl zu erhalten.</p> <p>(2) Die Zahl der Fahrstreifen kann im Bereich der Arbeitsstelle ausnahmsweise verringert werden, wenn bei zwei Fahrstreifen je Richtung die zu erwartenden Verkehrsspitzen weniger als 1500 Kfz/h je Richtungsfahrbahn oder bei drei Fahrstreifen weniger als 3000 Kfz/h je Richtung betragen. Die genannten Zahlenangaben gelten unter der Voraussetzung eines durchschnittlichen Lkw-Anteils und einer geringen Längsneigung.</p>	<p>(1) Im Bereich von Arbeitsstellen ist grundsätzlich die vorhandene Fahrstreifenanzahl zu erhalten.</p> <p>(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.</p>	<p>(1) Im Bereich von Arbeitsstellen ist grundsätzlich die vorhandene Fahrstreifenanzahl zu erhalten.</p> <p>(2) Die Zahl Anzahl der Fahrstreifen kann im Bereich der Arbeitsstelle ausnahmsweise verringert werden, wenn <u>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</u> bei zwei Fahrstreifen je Richtung die zu erwartenden Verkehrsspitzen <u>im gewählten Zeitfenster</u> weniger als 1500 <u>1.500</u> Kfz/h je Richtungsfahrbahn oder bei drei Fahrstreifen weniger als 3000 <u>3.000</u> Kfz/h je Richtung betragen. Die genannten Zahlenangaben gelten unter der Voraussetzung eines durchschnittlichen Lkw-Anteils <u>Schwerverkehrsanteiles</u> und einer geringen Längsneigung.</p>	
<p>(3) Muß die Zahl der Fahrstreifen dennoch verringert werden, ist mit Stauungen zu rechnen. Eine Minderung entsprechender Probleme kann durch besondere Maßnahmen erreicht werden, wie z. B.: a) Verlagerung der Arbeiten in verkehrsarme Zeiten, b) Ausnutzung aller Möglichkeiten zur Bauzeitverkürzung, c) vorsorgliche Umleitungsempfehlungen über den Verkehrsfunk, d) Überprüfung der Eignung der vorhandenen Bedarfsumleitungsstrecken (z. B. Freihalten von Arbeitsstellen, Vorfahrtregelungen und/ oder Programme an Lichtsignalanlagen entsprechend den einschlägigen Festlegungen der Verkehrslenkungsrichtlinie [siehe A.10.2]).</p>	<p>(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 Bedarfsumleitungsstrecken (z. B. Freihalten von Arbeitsstellen, Vorfahrtregelungen oder Programme an Lichtsignalanlagen; 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.</p>	<p>(3) Mu<u> Muss</u> die Zahl <u>Anzahl</u> der Fahrstreifen dennoch verringert <u>reduziert</u> werden, ist so hat die Straßenbaubehörde in Zusammenarbeit mit Stauungen zu rechnen. Eine Minderung entsprechender Probleme kann durch besondere Maßnahmen erreicht <u>ist so hat die Straßenbaubehörde in Zusammenarbeit mit Stauungen zu rechnen. Eine Minderung entsprechender Probleme kann durch besondere Maßnahmen erreicht</u> der Straßenverkehrsbehörde sowie der Polizei zu untersuchen, wie ein Verkehrsstau vermieden werden kann, wie z. B.: <u>Straßenverkehrsbehörde sowie der Polizei zu untersuchen, wie ein Verkehrsstau vermieden werden kann, wie z. B.:</u> a) Verlagerung der Arbeiten in verkehrsschwache <u>verkehrsschwache</u> Zeiten, b) Ausnutzung aller Möglichkeiten zur Bauzeitverkürzung, c) vorsorgliche Umleitungsempfehlungen über den Verkehrsfunk, d) Überprüfung <u>Sicherstellung</u> der Eignung der vorhandenen Bedarfsumleitungsstrecken (z. B. Freihalten von Arbeitsstellen, Vorfahrtregelungen und/ oder <u>und/ oder</u> Programme an Lichtsignalanlagen <u>Lichtsignalanlagen</u> entsprechend den einschlägigen Festlegungen der Verkehrslenkungsrichtlinie [siehe Teil A-10, Abschnitt 11.2]). <u>entsprechend den einschlägigen Festlegungen der Verkehrslenkungsrichtlinie [siehe Teil A-10, Abschnitt 11.2]).</u> 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. <u>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.</u></p>	<p>Maßnahmen zur Stauvermeidung bei Fahrstreifenreduktion</p>
<p>Zur Vermeidung von arbeitsstellenbedingten Verkehrsstauungen können auch Hinweise auf Staufahrten 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.</p>	<p>Zur Vermeidung von arbeitsstellenbedingten Verkehrsstauungen können auch Hinweise auf Staufahrten 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.</p>	<p>Zur Vermeidung von arbeitsstellenbedingten Verkehrsstauungen können auch Hinweise auf Staufahrten gegeben oder Stauwarnanlagen angeordnet werden. Die Stauhinweise sind möglichst mit Entfernungangaben so aufzustellen, dass die Verkehrsteilnehmer rechtzeitig auf andere Straßen ausweichen können, die <u>gegebenenfalls als Umleitungen zu beschildern sind.</u></p>	
<p>2.3.2 Breite von Behelfsfahrstreifen und -trennstreifen</p>	<p>2.2.3 Breite von Behelfsfahrstreifen</p>	<p>2.2.3.2 Breite von Behelfsfahrstreifen und -trennstreifen</p>	

<p>(1) Die vorhandene Breite eines Fahrbahnquerschnitts wird zwischen den beiden Kanten der befestigten Fahrbahnfläche gemessen. Bei der Bildung eines Querschnitts mit Behelfsfahr- und -trennstreifen werden Leitlinien je mit halber Breite den beiden anliegenden Fahrstreifen, Fahrstreifenbegrenzungen, auch aus Markierungsknopfen entsprechend Bild D-1, mit voller Breite dem jeweils anliegenden Fahrstreifen zugerechnet (siehe Bild D-2). Die Trennstreifenbreite ist der lichte Abstand der Markierungsknopfkanten der Doppellinien gemäß Bild D-1.</p>	<p>Messung von Fahrstreifenbreiten siehe Teil A 11.1 Absatz 2</p>	<p>(42) Die vorhandene Breite eines Fahrbahnquerschnitts der Fahrbahn wird zwischen den beiden Kanten der befestigten Fahrbahnfläche bzw. gegebenenfalls den Kanten von Bordsteinen gemessen. Bei der Bildung eines Querschnitts Querschnittes mit Behelfsfahr- Behelfsfahrstreifen und -trennstreifen Trennstreifen werden Leitlinien und Fahrstreifenbegrenzungen je mit halber Breite den beiden anliegenden Fahrstreifen, Fahrstreifenbegrenzungen, auch Fahrbahnbegrenzungen aus Markierungsknopfen entsprechend Bild D-1, überfahrbaren Markierungssystemen mit voller Breite dem jeweils anliegenden Fahrstreifen zugerechnet (siehe Bild D-2). Die Trennstreifenbreite ist der lichte Abstand ausgenommen Randmarkierungen von Radfahrstreifen). Um unkontrolliertes Abkommen von der Markierungsknopfkanten der Doppellinien gemäß Bild D-1 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.</p>	<p>Die Synopse zeigt die Unterschiede zwischen der im Teil A 11.2 Absatz 2 niedergelegten Regelung und der der RSA 1995</p>
<p>(3) Bei Arbeitsstellen mit einer Länge über 9 km muß zwischen den Behelfsfahrstreifen von Richtung und Gegenrichtung ein Trennstreifen von in der Regel 0,25 m Breite angelegt werden, und es darf in der Regel auch keine Engstelle mit geringerem Querschnitt (z. B. Brücken, Stahlflachstraßen) innerhalb der Arbeitsstellen bestehen.</p>		<p>(3) Bei Arbeitsstellen mit einer Länge über 9 km muß zwischen den Behelfsfahrstreifen von Richtung und Gegenrichtung ein Trennstreifen von in der Regel 0,25 m Breite angelegt werden, und es darf in der Regel auch keine Engstelle mit geringerem Querschnitt (z. B. Brücken, Stahlflachstraßen) innerhalb der Arbeitsstellen bestehen.</p>	
<p>(4) Bei der Festlegung der Fahrstreifenbreiten soll ggf. berücksichtigt werden, daß zwischen Absperrgeräten und einem Baugrubenrand ein Sicherheitsabstand von mindestens 0,5 m zur Verfügung steht.</p>		<p>(4) Bei der Festlegung der Fahrstreifenbreiten soll ggf. berücksichtigt werden, daß zwischen Absperrgeräten und einem Baugrubenrand ein Sicherheitsabstand von mindestens 0,5 m zur Verfügung steht.</p>	
<p>(5) Eine Zusammenstellung möglicher Verkehrsführungen und zugehöriger Breiten zeigen die Tabellen D-2 und D-3.</p>		<p>(5) Eine Zusammenstellung möglicher Verkehrsführungen und zugehöriger Breiten zeigen die Tabellen D-2 und D-3.</p>	
<p>(6) Vorhandene Mehrbreiten sind in nachfolgender Reihenfolge zu verteilen: a) Verbesserung der Trennung von Richtung und Gegenrichtung durch einen 0,5 m breiten Trennstreifen, b) Wahl eines 2,75 m (statt 2,5 m) breiten Behelfsfahrstreifens für Fahrzeuge bis 2 m Breite, c) Anordnung von ein oder zwei Behelfsstandstreifen (Mindestbreite eines Behelfsstandstreifens 1,75 m), d) Wahl eines 3,5 m (statt 3,25 m) breiten, rechten Behelfsfahrstreifens für alle Fahrzeuge unter Beibehaltung des Behelfsfahrstreifens für Fahrzeuge bis 2 m Breite, e) Wahl eines 3 m (statt 2,5 m) breiten Behelfsfahrstreifens für Fahrzeuge bis 2 m Breite.</p>		<p>(6) Vorhandene Mehrbreiten sind in nachfolgender Reihenfolge zu verteilen: a) Verbesserung der Trennung von Richtung und Gegenrichtung durch einen 0,5 m breiten Trennstreifen, b) Wahl eines 2,75 m (statt 2,5 m) breiten Behelfsfahrstreifens für Fahrzeuge bis 2 m Breite, c) Anordnung von ein oder zwei Behelfsstandstreifen (Mindestbreite eines Behelfsstandstreifens 1,75 m), d) Wahl eines 3,5 m (statt 3,25 m) breiten, rechten Behelfsfahrstreifens für alle Fahrzeuge unter Beibehaltung des Behelfsfahrstreifens für Fahrzeuge bis 2 m Breite, e) Wahl eines 3 m (statt 2,5 m) breiten Behelfsfahrstreifens für Fahrzeuge bis 2 m Breite.</p>	
<p>(7) Bei mehreren Möglichkeiten der Verkehrsführung ist im Interesse der Verkehrssicherheit, der Sicherheit im Arbeitsbereich der Arbeitsstelle und des ungehinderten Bauablaufs anzustreben, keine einzelnen Behelfsfahrstreifen unmittelbar neben der Arbeitsstelle zu führen (d.h. Verkehrsführung 4+0 statt 3+1 bzw. 3+0 statt 2+1); dies gilt vor allem bei Arbeitsstellen, die sich über einen größeren Abschnitt erstrecken.</p>		<p>(7) Bei mehreren Möglichkeiten der Verkehrsführung ist im Interesse der Verkehrssicherheit, der Sicherheit im Arbeitsbereich der Arbeitsstelle und des ungehinderten Bauablaufs anzustreben, keine einzelnen Behelfsfahrstreifen unmittelbar neben der Arbeitsstelle zu führen (d.h. Verkehrsführung 4+0 statt 3+1 bzw. 3+0 statt 2+1); dies gilt vor allem bei Arbeitsstellen, die sich über einen größeren Abschnitt erstrecken.</p>	
	<p>(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).</p>	<p>(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).</p>	

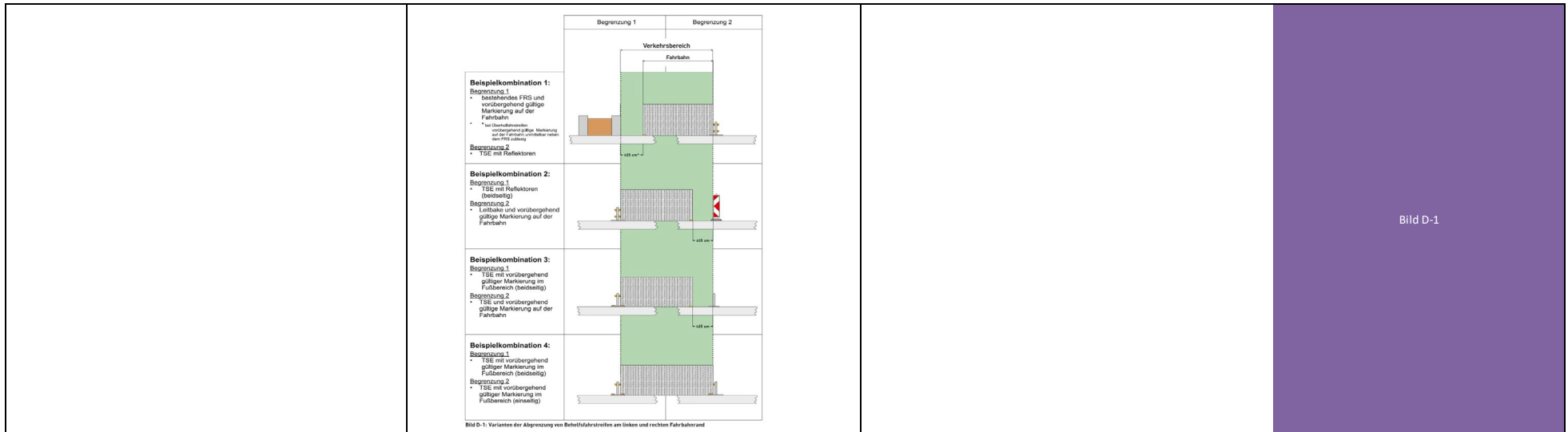


Bild D-1

(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 Fahrbahnanbau 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 1/1 und D 1/3), 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 auf die nach der Verschwenkung oder Überleitung vorhandene Fahrstreifenbreite eingeeengt 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.

(2) Die Mindestbreite von Behelfsfahrstreifen enthält Tabelle D-1.

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

(26) Die Mindestbreite/Mindestmaße von Behelfsfahrstreifen enthält die Tabelle D-1.

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 ¹⁾		
Erster Fahrstreifen (Hauptfahrstreifen) mit temporärer Schutzeinrichtung unmittelbar rechts davon und mit Überholfahrstreifen unmittelbar links davon	3,50 m		
Einzelne (übergeteilte) Fahrstreifen	3,25 m		
Weitere Fahrstreifen einer Fahrtrichtung	2,60 m ²⁾	3,00 m	3,25 m

¹⁾ 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 eingeeengt werden. Auch bei Arbeitsstellenlängen unter 9 km soll der erste Überholfahrstreifen mit einer Breite von 3,25 m angeordnet werden.

²⁾ Ausnahme gemäß Abschnitt 2.2.2 Absatz 9

³⁾ Die Anordnung mehrerer Fahrstreifen mit dieser Breite nebeneinander sollte vermieden werden.

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.	<u>(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.</u>	Neu: Festlegungen zur Anordnung von Zeichen 264 im Rahmen der Anordnung von Überholfahrstreifen
	(8) Mögliche Verkehrsführungen für Arbeitsstellen ohne Überleitung sind in den Regelplänen D I zu finden, mit Überleitung in den Regelplänen D II.	<u>(8) Mögliche Verkehrsführungen für Arbeitsstellen ohne Überleitung sind in den Regelplänen D I zu finden, mit Überleitung in den Regelplänen D II.</u>	
	(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.	<u>(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.</u>	
	(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.	<u>(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.</u>	
	(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.	<u>(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.</u>	
2.3.3 Teilspernung	2.2.4 Sperrung von Fahrbahnteilen	<u>2.3.3 Teilspernung 2.2.4 Sperrung von Fahrbahnteilen</u>	
(1) Eine Teilspernung ist als spitzwinklige Querabspernung mit Leitbaken auszuführen. Die Neigung der Abspernung gegenüber der Fahrbahnachse beträgt in der Regel etwa 1:20. Der Abstand der Leitbaken untereinander darf höchstens 10 m, der Abstand quer zur Fahrbahnachse sollte etwa 0,5 m betragen.	(1) Eine Sperrung von Fahrbahnteilen ist als spitzwinklige Querabspernung mit Leitbaken auszuführen. Die Neigung der Abspernung gegenüber der Fahrbahnachse (Verziehungsmäß) 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.	(1) Eine Teilspernung Sperrung von Fahrbahnteilen ist als spitzwinklige Querabspernung mit Leitbaken auszuführen. Die Neigung der Abspernung gegenüber der Fahrbahnachse (Verziehungsmäß) beträgt in der Regel etwa 1:20. Der Abstand der Leitbaken untereinander darf höchstens 10 400 m, der Abstand quer zur Fahrbahnachse sollte etwa 0,50 0,50 m betragen.	Leitbakenabstand längs und quer bei Querabspernungen
(2) Müssen mehrere Fahrstreifen in einer Fahrtrichtung gesperrt werden, so sollen getrennte spitzwinklige Querabspernungen vorgenommen werden, wobei grundsätzlich die Einengung von links vorgenommen werden soll. Zwischen ihnen können jeweils längere Übergangsstrecken liegen (versetzte Fahrstreifenreduzierung).	(2) Müssen mehrere Fahrstreifen in einer Fahrtrichtung gesperrt werden, so sollen getrennte spitzwinklige Querabspernungen vorgenommen werden, wobei die Einengung von links vorgenommen werden soll. Zwischen ihnen können jeweils längere Übergangsstrecken liegen (versetzte Fahrstreifenreduzierung).	(2) Müssen mehrere Fahrstreifen in einer Fahrtrichtung gesperrt werden, so sollen getrennte spitzwinklige Querabspernungen vorgenommen werden, wobei grundsätzlich die Einengung von links vorgenommen werden soll. Zwischen ihnen können jeweils längere Übergangsstrecken liegen (versetzte Fahrstreifenreduzierung).	
2.3.4 Längsabspernung	2.2.5 Längsabspernung	<u>2.2.42.5 Längsabspernung</u>	
(1) Für Längsabspernungen zwischen Verkehrs- und Arbeitsbereich werden in der Regel Leitbaken eingesetzt. Der Abstand der Leitbaken untereinander beträgt maximal 20 m. Liegen besondere Verhältnisse vor oder sind besondere Sichtbehinderungen (z. B. vor stark frequentierten Ausfahrten, dichter Nebel) zu befürchten, können geringere Abstände erforderlich werden.	(1) Für Längsabspernungen 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 stark frequentierten Ausfahrten, dichter Nebel) zu befürchten, können geringere Abstände erforderlich werden.	(1) Für Längsabspernungen zwischen Verkehrs- und Arbeitsbereich werden in der Regel Leitbaken eingesetzt. Der Abstand der Leitbaken untereinander beträgt maximal 20 in der Regel 18 m. Liegen besondere Verhältnisse vor oder sind besondere Sichtbehinderungen (z. B. vor stark frequentierten, stark frequentierten Ausfahrten, dichter Nebel) zu befürchten, können geringere Abstände erforderlich werden.	Statt 20 m Leitbakenabstand jetzt 18m entsprechend dem Strich-Lücke-Verhältnis auf der freien Strecke
(2) Zum besseren Erkennen von Ausfahrten ist die rechte Leitbakenreihe durch Leitschwellen oder -borde zu unterbrechen, beginnend etwa 100 m vor dem Anfang der Ausfahrtrampe. Bei einer provisorischen Führung der Ausfahrtrampe über den Mittelstreifen ist mindestens der rechte Rand der Ausfahrt entsprechend zu kennzeichnen.	(2) Zur besseren Erkennbarkeit von Ausfahrten ist die rechte Leitbakenreihe durch Leitschwellen zu unterbrechen, beginnend etwa 100 m vor dem Anfang der Ausfahrtrampe. Bei einer provisorischen Führung der Ausfahrtrampe über den Mittelstreifen ist mindestens der rechte Rand der Ausfahrt entsprechend zu kennzeichnen.	(2) Zum Zur besseren Erkennen Erkennbarkeit von Ausfahrten ist die rechte Leitbakenreihe durch Leitschwellen oder -borde zu unterbrechen, beginnend etwa 100 m vor dem Anfang der Ausfahrtrampe. Bei einer provisorischen Führung der Ausfahrtrampe 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 x 12,5 cm zu ersetzen. Damit ist eine bessere Orientierung des einfahrenden Verkehrs auf den bevorrechtigten Verkehr der Hauptfahrbahn möglich.	<u>(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 x 12,5 cm zu ersetzen. Damit ist eine bessere Orientierung des einfahrenden Verkehrs auf den bevorrechtigten Verkehr der Hauptfahrbahn möglich.</u>	

	<p>(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 x 12,5 cm, Zeichen 605) angeordnet werden. (5) Ebenso können Leitelemente nach Teil A, Abschnitt 5, oder temporäre Schutzeinrichtungen aufgestellt werden.</p>	<p><u>(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 x 12,5 cm, Zeichen 605) angeordnet werden.</u></p>	<p>Abseits von Arbeitsstellenbereichen bis 54 m Leitbakenabstand</p>
		<p><u>(5) Ebenso können Leitelemente nach Teil A, Abschnitt 5, oder temporäre Schutzeinrichtungen aufgestellt werden.</u></p>	
<p>2.3.5 Fahrtrichtungs- und Anschlussstellensperrungen</p>	<p>2.2.6 Fahrtrichtungs- und Anschlussstellensperrungen</p>	<p>2.3-52.6 Fahrtrichtungs- und Anschlussstellensperrungen</p>	
<p>(1) Die vollständige Sperrung einer Fahrrichtung bedingt das Ausleiten des Verkehrs an einer vorübergehenden Anschlussstelle. Die Sperrung selbst erfolgt durch eine spitzwinklige Querabsperrung.</p>	<p>(1) Die vollständige Sperrung einer Fahrrichtung bedingt das Ausleiten des Verkehrs an einer Anschlussstelle. Die Sperrung selbst erfolgt durch eine spitzwinklige Querabsperrung.</p>	<p>(1) Die vollständige Sperrung einer Fahrrichtung bedingt das Ausleiten des Verkehrs an einer vorübergehenden Anschlussstelle <u>Anschlussstelle</u>. Die Sperrung selbst erfolgt durch eine spitzwinklige Querabsperrung.</p>	
<p>(2) Bei Sperrung von Anschlussstellen ist die wegweisende Beschilderung bzw. sind die Zielangaben der Ausfahrt gemäß A.10.1 rot auszukreuzen (Bilder D-3 und D-4). Die Aufstellung weiß/schwarzer Zusatzschilder 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 Ausfahrtbeschilderung der Anschlussstelle, an der ausgefahren werden soll, zusätzlich ergänzt werden.</p>	<p>(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.</p>	<p>(2) Bei Sperrung von Anschlussstellen <u>Anschlussstellen</u> ist die wegweisende Beschilderung bzw. sind die Zielangaben der Ausfahrt gemäß A.10.1 rot <u>Teil A, Abschnitt 11.2 Absatz 5</u>, auszukreuzen (Bilder D-3 <u>D-3</u> und D-4 <u>D-4</u>). Die Aufstellung weiß/schwarzer Zusatzschilder <u>der zusätzlichen Zeichen nach RUB</u> 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 Ausfahrtbeschilderung <u>Wegweisung</u> der Anschlussstelle <u>Anschlussstelle</u>, an der ausgefahren werden soll, zusätzlich <u>zusätzlich</u> ergänzt werden.</p>	
	<p>U-Plan 1: Umleitung über vorherige AS</p> <p>(Legende)</p> <p>AS 4</p> <p>AS 5 Sperrung</p> <p>AS 6 Kreisausfahrt</p> <p>1) Zeichen 440 als Aufsteller 2) Zusatztafel weiß/schwarz, Beschilderung, Nummer der Umleitung 3) Zusatztafel weiß/schwarz, Hinweis auf Sperrung mit Zeichen 550 Beschreibung Name der gesperrten Anschlussstelle und „AS“ und Nummer der Umleitung, bei Bedarf Blicksicht 4) Name der Anschlussstelle nach der gesperrten Anschlussstelle 5) Name der gesperrten Anschlussstelle rot auskreuzen 6) Pfeilzeichen Z 333 rot auskreuzen 7) Langabsperrung der Ausfahrt durch Leitbaken Abstand max. 9 m 8) Wegweiser rot auskreuzen 9) Anleumdübelbaken, Anzahl rot auskreuzen 10) Vorwegweiser sind mit Zeichen 510 auf dem Pfeilschaft des überwindenden Abseits ausbringen, Name der gesperrten Anschlussstelle rot auskreuzen 11) Anleumdübelbaken rot auskreuzen</p>		<p>Bild D-2</p>

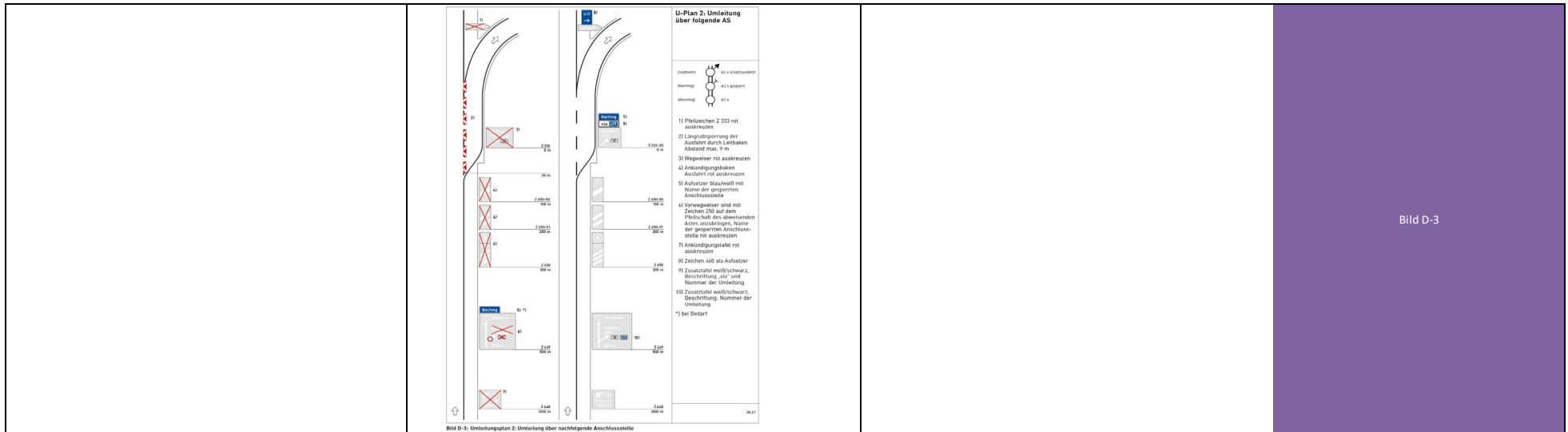


Bild D-3

(3) Die vollständige Sperrung einer Fahrtrichtung und die Sperrung von Anschlussstellen sollte mindestens 2 Wochen vorher auf der Autobahn und an geeigneter Stelle im nachgeordneten Straßennetz angekündigt werden.

2.3.6 Einfahrten im Bereich von Behelfsverkehrsführungen **2.2.7 Ein- und Ausfädelungstreifen im Bereich von Behelfsverkehrsführungen** **2.3.6 Einfahrten 2.7 Ein- und Ausfädelungstreifen im Bereich von Behelfsverkehrsführungen**

Bei Einfahrten im Bereich von Verkehrsführungen mit Behelfsfahrtstreifen ist grundsätzlich ein Beschleunigungstreifen vorzusehen, ggf. in verkürzter, provisorischer Form. Ist dies nicht möglich, ist eine Sperrung der Einfahrt zu erwägen. Ist dies ebenfalls nicht möglich, so kommt eine sogenannte stumpfe Lösung (Z 206) infrage, wobei im Regelfall eine Leitschwelle oder ein Leitbord im Bereich des Sichtfeldes des einfahrenden auf den bevorrechtigten Verkehr einzusetzen ist.

(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.

(1) Bei Einfahrten ~~ist~~ **Ein- und Ausfahrten** im Bereich von Verkehrsführungen mit Behelfsfahrtstreifen ~~ist~~ **Ein- und Ausfahrten** sind grundsätzlich ein ~~Beschleunigungstreifen~~ **Ein- und Ausfädelungstreifen** vorzusehen, ~~ggf. in verkürzter, provisorischer Form. Ist dies nicht möglich, 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).~~ **Ein- und Ausfädelungstreifen** vorzusehen, ~~ggf. in verkürzter, provisorischer Form. Ist dies nicht möglich, 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).~~ **Ein- und Ausfädelungstreifen** vorzusehen, ggf. in verkürzter, provisorischer Form. Ist dies nicht möglich, ist eine Sperrung der Einfahrt zu erwägen.

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

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

Staffelung der Methoden zur Gestaltung von Auffahrten:
1. Einfädelungstreifen 2. Sperrung - 3. Stumpfe Lösung mit Zeichen 206 als Ausnahme

2.3.7 Einrichtung von Nothaltebuchten **2.2.8 Einrichtung von Nothaltebuchten** **2.3.7.8 Einrichtung von Nothaltebuchten**

(1) Bei Arbeitsstellen mit einer Länge über 1 km und von längerer Dauer sollten nach Möglichkeit Nothaltebuchten eingerichtet werden.

(2) Soweit es die Arbeiten im Falle einer 4+0-Verkehrsführung auf der gesperrten Richtungsfahrbahn zulassen, können dazu z. B. Mittelstreifenüberfahrten durch Absenken und Öffnen von Schutzplanken genutzt werden. Mit Hilfe von transportablen Schutzwänden können diese Haltebuchten zum Arbeitsbereich hin gesichert werden.

(1) 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) ~~Soweit es die Arbeiten im Falle einer 4+0-Verkehrsführung auf der gesperrten Richtungsfahrbahn zulassen, können dazu z. B. Mittelstreifenüberfahrten durch Absenken und Öffnen von Schutzplanken genutzt werden. Mit Hilfe von transportablen Schutzwänden können diese Haltebuchten zum Arbeitsbereich hin gesichert werden.~~ **Soweit es die Arbeiten im Falle einer 4+0-Verkehrsführung auf der gesperrten Richtungsfahrbahn zulassen, können dazu z. B. Mittelstreifenüberfahrten durch Absenken und Öffnen von Schutzplanken genutzt werden. Mit Hilfe von transportablen Schutzwänden können diese Haltebuchten zum Arbeitsbereich hin gesichert werden.** ~~Zeichen 328 und Entfernungsangabe (Zeichen 1004-30) sollten die Nothaltebuchten in angemessener Entfernung angekündigt werden.~~ **Zeichen 328 und Entfernungsangabe (Zeichen 1004-30) sollten die Nothaltebuchten in angemessener Entfernung angekündigt werden.**

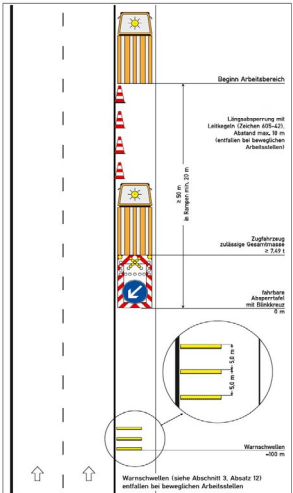
2.2.9 Wechselverkehrsführung **2.2.9 Wechselverkehrsführung**

	<p>Bei Wechselverkehrsführungen wird ein Behelfsfahrstreifen zeit- oder verkehrsbahngig 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:</p>	<p><u>Bei Wechselverkehrsführungen wird ein Behelfsfahrstreifen zeit- oder verkehrsbahngig 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:</u></p>	<p>Wechselverkehrsführungen für ungerade Fahrstreifenanzahlen bei stark unterschiedlichen Tagesganglinien</p>
	<p>1) Wechselfahrstreifen in Richtung 1 freigegeben, 2) Wechselfahrstreifen für beide Richtungen gesperrt, 3) Wechselfahrstreifen in Richtung 2 freigegeben. Vor der Freigabe des Wechselfahrstreifens für eine Fahrtrichtung muss der Wechselfahrstreifen für die Gegenrichtung gesperrt sein; es ist sicherzustellen, dass der Verkehr aus der Gegenrichtung vollständig abgeflossen 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.</p>	<p><u>1) Wechselfahrstreifen in Richtung 1 freigegeben, 2) Wechselfahrstreifen für beide Richtungen gesperrt, 3) Wechselfahrstreifen in Richtung 2 freigegeben. Vor der Freigabe des Wechselfahrstreifens für eine Fahrtrichtung muss der Wechselfahrstreifen für die Gegenrichtung gesperrt sein; es ist sicherzustellen, dass der Verkehr aus der Gegenrichtung vollständig abgeflossen 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.</u></p>	
	<p>Bild D-4: Fernbedienbare Wechselverkehrsführung</p>		<p>Bild D-4</p>
<p>2.4 Verkehrsregelung</p>	<p>2.3 Verkehrsregelung</p>	<p>2.4.3 Verkehrsregelung</p>	
<p>2.4.1 Regelpläne</p>	<p>2.3.1 Regelpläne</p>	<p>2.4.3.1 Regelpläne</p>	
<p>(1) Wie Arbeitsstellen auf Autobahnen abgesperrt, beschildert, markiert und beleuchtet werden, wird in Regelplänen verdeutlicht. Im übrigen wird zur Anwendung der Regelpläne auf A.1.5 verwiesen.</p>	<p>(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.</p>	<p>(1) Wie Arbeitsstellen auf Autobahnen abgesperrt, beschildert, markiert und beleuchtet werden <u>sollten</u>, wird in Regelplänen verdeutlicht. <u>Im übrigen im übrigen</u> wird zur Anwendung der Regelpläne auf <u>A-Teil A, Abschnitt 1.5</u> verwiesen.</p>	
<p>(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 (hinsichtlich zusätzlicher Unterscheidungskennzeichnungen siehe Anmerkung unter Tabelle D-2a).</p>	<p>(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.</p>	<p>(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. <u>(hinsichtlich zusätzlicher Unterscheidungskennzeichnungen siehe Anmerkung unter Tabelle D-2a).</u></p>	
<p>(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 ohne Überleitung des Verkehrs auf die Gegenfahrbahn im Bereich von Ein- und Ausfahrten Pläne D II/8 und D II/10, c) Arbeitsstellen mit Überleitung des Verkehrs auf die Gegenfahrbahn Pläne D II/1 bis D II/8, d) Arbeitsstellen mit Überleitung des Verkehrs auf die Gegenfahrbahn im Bereich von Ein- und Ausfahrten Pläne D II/9 und D II/10.</p>	<p>(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.</p>	<p>(3) Im <u>einzelnen Einzelnen</u> 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 <u>ohne Überleitung des Verkehrs auf die Gegenfahrbahn im Bereich von Ein- und Ausfahrten mit Verkehrsführungen an Anschlussstellen</u>: Pläne D I/8, AS/1 und D II/10, c) <u>Arbeitsstellen mit Überleitung des Verkehrs auf die Gegenfahrbahn Pläne D II/1 bis D II/8</u>, d) <u>Arbeitsstellen mit Überleitung des Verkehrs auf die Gegenfahrbahn im Bereich von Ein- und Ausfahrten Pläne D II/9 und D II/10 AS/2</u>.</p>	

<p>(3a) Abweichend von den Plänen D II/1 bis D II/8 sowie vom Plan D II/9 kann auf die Fahrstreifentafel (Zeichen 522 StVO) verzichtet werden, wenn die entgegengesetzten Verkehrsströme durch Leitwände (transportable Schutzeinrichtungen geprüft nach DIN EN 1317) mit einer Höhe von mindestens 500 mm voneinander abgetrennt sind. Die in den Plänen zusammen mit Zeichen 522 StVO enthaltene Entfernungsangabe „auf x km“ ist in diesem Fall an anderer geeigneter Stelle, vorzugsweise zusammen mit Zeichen 276 StVO, zu zeigen. Auf die regelmäßige Wiederholung des Zeichens 276 StVO darf nicht verzichtet werden.</p>	<p>(4) Fahrstreifentafeln (Zeichen 521, 522 u. a.) sollten mit dem Zusatzzeichen 1001-31 „1 ... 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).</p>	<p>(3a) Abweichend (4) Fahrstreifentafeln (Zeichen 521, 522 u. a.) sollten mit dem Zusatzzeichen 1001-31 „1 ... km“ versehen werden. Sie sind in Abständen von den Plänen D II/1, 000 bis D II/8 sowie vom Plan D II/9 kann auf die Fahrstreifentafel (Zeichen 522-2.000 m zu wiederholen (Rn. 4 VwV-StVO) verzichtet werden, wenn zu § 42 zu den Zeichen 501 bis 546).</p>	
	<p>(5) Sind die entgegengesetzten Verkehrsströme durch Schutzeinrichtungen getrennt, sind Fahrstreifentafeln nur anzuordnen, wenn sie für die Anordnung fahstreifenbezogener Verkehrsbeschränkungen oder –verbote erforderlich sind. Die Längenangabe durch Zusatzzeichen 1001-31 „1 ... 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.</p>	<p>(5) Sind die entgegengesetzten Verkehrsströme durch Leitwände (transportable Schutzeinrichtungen geprüft nach DIN EN 1317) mit einer Höhe von mindestens 500 mm voneinander abgetrennt sind, getrennt sind Fahrstreifentafeln nur anzuordnen, wenn sie für die Anordnung fahstreifenbezogener Verkehrsbeschränkungen oder –verbote erforderlich sind. Die in den Plänen zusammen mit Zeichen 522 StVO enthaltene Entfernungsangabe „auf x km“ ist Längenangabe durch Zusatzzeichen 1001-31 „1 ... km“ sollte in diesem Fall an anderer geeigneter Stelle, vorzugsweise zusammen mit Zeichen 276 StVO, zu zeigen. 274, gezeigt werden. Auf die regelmäßige Wiederholung des Zeichens 276 StVO darf nicht verzichtet werden Rn. 5 VwV-StVO zu Zeichen 274, 276 und 277 wird verwiesen.</p>	
<p>(4) Bei Arbeitsstellen, bei denen eine 2+0 Führung nur an Werktagen besteht und die am Wochenende aufgehoben werden, können ausnahmsweise auch aufnehmbare Markierungen, Leitschwellen oder –borde eingesetzt werden.</p>		<p>(4) Bei Arbeitsstellen, bei denen eine 2+0 Führung nur an Werktagen besteht und die am Wochenende aufgehoben werden, können ausnahmsweise auch aufnehmbare Markierungen, Leitschwellen oder –borde eingesetzt werden.</p>	
	<p>(6) Es ist möglich, z. B. zur besseren Wahrnehmbarkeit bei ungünstigen Umfeldbedingungen, einzelne Verkehrszeichen auf eine Trägertafel aufzubringen (vgl. § 39 Absatz 4 Satz 1).</p>	<p>(6) Es ist möglich, z. B. zur besseren Wahrnehmbarkeit bei ungünstigen Umfeldbedingungen, einzelne Verkehrszeichen auf eine Trägertafel aufzubringen (vgl. § 39 Absatz 4 Satz 1).</p>	
	<p>(7) Bei der Festlegung der Anbringungsorte der Verkehrszeichen sind die örtlichen Gegebenheiten hinsichtlich Wahrnehmbarkeit und Sichtbarkeit der Verkehrszeichen zu berücksichtigen.</p>	<p>(7) Bei der Festlegung der Anbringungsorte der Verkehrszeichen sind die örtlichen Gegebenheiten hinsichtlich Wahrnehmbarkeit und Sichtbarkeit der Verkehrszeichen zu berücksichtigen.</p>	
<p>2.4.2 Höchstgeschwindigkeiten</p>	<p>2.3.2 Höchstgeschwindigkeiten</p>	<p>2.4.2 Höchstgeschwindigkeiten</p>	
<p>(1) Die zulässige Höchstgeschwindigkeit beträgt in der Regel 80 km/h. Dies gilt auch für Verschwenkungsbereiche, Einziehungsbereiche und Überleitungen auf Richtungsfahrbahnen (Mittelstreifenüberfahrten).</p>	<p>(1) Die zulässige Höchstgeschwindigkeit beträgt in der Regel 80 km/h. Dies gilt auch für Verschwenkungsbereiche, Einziehungsbereiche und Überleitungen auf Richtungsfahrbahnen (Mittelstreifenüberfahrten).</p>	<p>(1) Die zulässige Höchstgeschwindigkeit beträgt in der Regel 80 km/h. Dies gilt auch für Verschwenkungsbereiche, Einziehungsbereiche und Überleitungen auf Richtungsfahrbahnen (Mittelstreifenüberfahrten).</p>	
<p>(2) Ob eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 60 km/h in Betracht kommt, sollte insbesondere in folgenden Fällen geprüft werden: a) Die Breite der Lkw-Fahrstreifen beträgt weniger als 3,25 m. b) Der Arbeitsbereich befindet sich unmittelbar neben dem Verkehrsbereich (in der Regel Beschränkung nur während der Arbeitszeit). c) Die Fahrbahndecke im Verkehrsbereich (z. B. Standstreifenoberfläche) ist in einem schlechten Zustand. d) Im Verkehrsbereich ist ein Längsgefälle von über 4,0 % vorhanden.</p>	<p>(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.</p>	<p>(2) Ob eine zulässige weitere Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 60 km/h in Betracht kommt – 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-Fahrstreifen befahren werden dürfen, beträgt weniger als 3,25 m. b) Der Arbeitsbereich befindet sich unmittelbar neben dem Verkehrsbereich (in der Regel Beschränkung nur während der Arbeitszeit). Im Bereich von Ein- und Ausfahrten liegen deutlich erschwerte Bedingungen vor. c) Die Fahrbahndecke im Verkehrsbereich (z. B. Standstreifenoberfläche/Seitenstreifenoberfläche) ist in einem schlechten Zustand. d) Im Verkehrsbereich ist 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.</p>	
<p>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.</p>		<p>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 Längsgefälle von über 4,0 % vorhanden, entsprechendes Gefahrzeichen aus. Insofern ist der Verhältnismäßigkeitsgrundsatz zu beachten.</p>	
	<p>(3) Soweit bauliche Defizite für eine weitere Herabsetzung der Geschwindigkeit sprechen, sollte der Straßenbausträger diese vor Beginn der eigentlichen Baumaßnahme beseitigen. Dies betrifft insbesondere die Überleitungsbereiche, z. B. Sägezahnprofil mit ausgeprägter gegenläufiger Querneigung im Mittelstreifen.</p>	<p>(3) Soweit bauliche Defizite für eine weitere Herabsetzung der Geschwindigkeit sprechen, sollte der Straßenbausträger diese vor Beginn der eigentlichen Baumaßnahme beseitigen. Dies betrifft insbesondere die Überleitungsbereiche, z. B. Sägezahnprofil mit ausgeprägter gegenläufiger Querneigung im Mittelstreifen.</p>	

(3) Eine Begrenzung auf 40 km/h kann insbesondere bei besonderen Gefahren im Arbeitsstellenbereich in Frage kommen, wie z._B. Auffahrt auf Behelfsbrücken oder Abgrabungen mit Absturzgefahr unmittelbar am Rand der Fahrbahn.	(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).	(3) Eine Begrenzung (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 insbesondere bei besonderen Gefahren im Arbeitsstellenbereich in Frage kommen, wie z._B. Auffahrt auf Behelfsbrücken oder Abgrabungen mit Absturzgefahr unmittelbar am Rand der Fahrbahn.	
(4) Bei einer Begrenzung auf 40 km/h kann ein erläuterndes Gefahrzeichen (z. B. Z 112) in Betracht kommen.		(4) Bei einer Begrenzung auf 40 km/h kann ein erläuterndes Gefahrzeichen (z. B. Z 112) in Betracht kommen.	
(5) Die zulässige Höchstgeschwindigkeit kann auf 100 km/h festgesetzt werden, wenn die Breite der linken Behelfsfahrstreifen mindestens je 3 m und des rechten 3,5 m beträgt und wenn die vorgenannten Gesichtspunkte nicht entgegenstehen. Auf der Seite zur Arbeitsstelle hin muß außerdem eine Abtrennung durch dauerhafte oder transportable Schutzeinrichtungen vorhanden sein. Dann sind ggf. auch Verschwenkungsbereiche bzw. Einziehungsbereiche auf Richtungsfahrbahnen entsprechend zu beschränken.	(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.	(5) Die zulässige Höchstgeschwindigkeit kann auf 100 km/h festgesetzt werden, wenn die Breite der linken Behelfsfahrstreifen mindestens je 3,00 m und des rechten 3,5-5,0 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 transportable temporäre Schutzeinrichtungen vorhanden sein. Dann sind ggfauch Verschwenkungsbereiche bzw. Einziehungsbereiche auf Richtungsfahrbahnen entsprechend zu beschränken.	
(6) Für die Festlegung von zulässigen Höchstgeschwindigkeiten in den Überleitungen sind die Kriterien Griffigkeit bei Nässe und Kippsicherheit bei allen Fahrbahnzuständen maßgebend. Bei Vergleichen der weitgehend baulich vorgegebenen Entwurfsparameter einer Überleitung mit in den RAS-L festgelegten Entwurfgeschwindigkeiten und den zugehörigen geometrischen Größen ist zu beachten, daß Fahrstreifenwechsellvorgänge nicht in Ansatz zu bringen sind; sie werden durch Fahrstreifenbegrenzungen unterbunden.		(6) Für die Festlegung von zulässigen Höchstgeschwindigkeiten in den Überleitungen sind die Kriterien Griffigkeit bei Nässe und Kippsicherheit bei allen Fahrbahnzuständen maßgebend. Bei Vergleichen der weitgehend baulich vorgegebenen Entwurfsparameter einer Überleitung mit in den RAS-L festgelegten Entwurfgeschwindigkeiten und den zugehörigen geometrischen Größen ist zu beachten, daß Fahrstreifenwechsellvorgänge nicht in Ansatz zu bringen sind; sie werden durch Fahrstreifenbegrenzungen unterbunden.	
(7) Erfahrungsgemäß reicht in Überleitungen mit üblichen geometrischen Voraussetzungen (z. B. Dachprofil mit Querneigungen bis 2,5 %) eine Begrenzung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 80 km/h aus. Sind ungünstigere Voraussetzungen gegeben (z. B. Sägeprofil mit ausgeprägter gegenläufiger Querneigung im Mittelstreifen), so ist zu prüfen, ob eine solche Überleitung durch vorübergehende bauliche Maßnahmen entschärft oder an eine andere Stelle mit günstigeren Querneignungsverhältnissen (Wendepunktbereiche) verlegt werden kann. Andernfalls ist eine Beschränkung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 60 bzw. 40 km/h vorzusehen. Wegen der besonderen Kippgefahr beladener Lkw mit hoher Schwerpunktlage kann dabei für den Fall größerer Querneignungswechsel eine Herabsetzung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit allein für Lkw erwogen werden. In jedem Fall ist vor solchen Überleitungen das Zeichen 112 aufzustellen.		(7) Erfahrungsgemäß reicht in Überleitungen mit üblichen geometrischen Voraussetzungen (z. B. Dachprofil mit Querneigungen bis 2,5 %) eine Begrenzung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 80 km/h aus. Sind ungünstigere Voraussetzungen gegeben (z. B. Sägeprofil mit ausgeprägter gegenläufiger Querneigung im Mittelstreifen), so ist zu prüfen, ob eine solche Überleitung durch vorübergehende bauliche Maßnahmen entschärft oder an eine andere Stelle mit günstigeren Querneignungsverhältnissen (Wendepunktbereiche) verlegt werden kann. Andernfalls ist eine Beschränkung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 60 bzw. 40 km/h vorzusehen. Wegen der besonderen Kippgefahr beladener Lkw mit hoher Schwerpunktlage kann dabei für den Fall größerer Querneignungswechsel eine Herabsetzung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit allein für Lkw erwogen werden. In jedem Fall ist vor solchen Überleitungen das Zeichen 112 aufzustellen.	
2.4.3 Nebenanlagen und Nebenbetriebe	2.3.3 Nebenanlagen und Nebenbetriebe	2-4 2.3.3 Nebenanlagen und Nebenbetriebe	
Für die Verkehrsregelungen bei Arbeitsstellen in Nebenanlagen und Verkehrsflächen der Nebenbetriebe ist örtlich zu prüfen, welche Regelungen der Teile B, C und D dieser Richtlinien zweckmäßig angewendet werden können.	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.	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	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.	(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.	Z.B. für Brückenabbrucharbeiten übers Wochenende angepasster Umfang der grundsätzlich als AID gestalteten Verkehrsführung
	(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.	(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	3 Arbeitsstellen von kürzerer Dauer	3 Arbeitsstellen von kürzerer Dauer	
(1) Die Kennzeichnung und Verkehrsführung von Arbeitsstellen von kürzerer Dauer erfolgen in der Regel ohne feste Absperrung auf der Grundlage der Regelpläne D III/1 bis D III/7. Im übrigen wird zur Anwendung der Regelpläne auf A.1.5 verwiesen.	(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.	(1) Die Kennzeichnung und Verkehrsführung von Arbeitsstellen von kürzerer Dauer erfolgen im Zulauf auf Tagesbaustellen werden in der Regel ohne feste Absperrung auf die in der Grundlage der Regelpläne Tabelle D III/1 bis 2 beschriebenen sichernden Maßnahmen getroffen. Für Nachtbaustellen kommt Tabelle D III/7-3 zur Anwendung. Im übrigen übrigen wird zur Anwendung der Regelpläne auf A, Teil A, Abschnitt 1.5 verwiesen.	
(2) In Abhängigkeit von den örtlichen Gegebenheiten und den verkehrlichen Verhältnissen ist sorgfältig zu prüfen, ob zusätzliche Geschwindigkeitsbeschränkungen, Gefahrzeichen, Warneinrichtungen oder Leitkegel erforderlich sind. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit darf, falls Absperrungen im Bereich der Fahrbahn erfolgen nicht mehr als 120 km/h betragen.	(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.	(2) In Abhängigkeit von den örtlichen Gegebenheiten und den verkehrlichen Verhältnissen ist sorgfältig zu prüfen, 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 zulässige Höchstgeschwindigkeit darf , falls Absperrungen im Bereich der Fahrbahn Wiederholung von Zeichen 274 im Mittelstreifen sollte zumindest dann erfolgen nicht mehr, wenn in Abhängigkeit von den örtlichen Verhältnissen der zu erwartende Sicherheitsgewinn größer ist als 120 km/h betragen, die mit der Anbringung und Entfernung verbundenen Gefahren .	
(3) Zur Sicherung von Arbeitsstellen von kürzerer Dauer sind bei Arbeiten auf der Fahrbahn grundsätzlich fahrbare Absperrtafeln mit Blinkfeil (Z 616) einzusetzen, deren Abstand von der Arbeitsstelle mindestens 50 m betragen muß. Dies gilt auch, wenn die Absperrtafel an einem Transportanhänger bzw. -fahrzeug befestigt ist.	(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 Einbeziehung von Streckenbeeinflussungsanlagen in Arbeitsstellen kürzerer Dauer vgl. RWVZ. Bei ausreichend dichter Abfolge der Anzeigequerschnitte können Streckenbeeinflussungsanlagen die Funktion der Vorwarnung vollständig übernehmen.	(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 Einbeziehung von Streckenbeeinflussungsanlagen in Arbeitsstellen kürzerer Dauer vgl. RWVZ. Bei ausreichend dichter Abfolge der Anzeigequerschnitte können Streckenbeeinflussungsanlagen die Funktion der Vorwarnung vollständig übernehmen.	Nutzung von Verkehrsbeeinflussungsanlagen (VBA) zur Absicherung
(4) Werden die Absperrtafeln bei stationären Arbeitsstellen von kürzerer Dauer ohne Zugfahrzeug abgestellt, so muß der Mindestabstand auf etwa 100 m erhöht werden.	(4) Zur Sicherung von Arbeitsstellen von kürzerer Dauer sollten bei Arbeiten auf der Fahrbahn grundsätzlich fahrbare Absperrtafeln mit gelbem Blinkfeil (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 Bauasträger 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.	(4) Zur Sicherung von Arbeitsstellen von kürzerer Dauer sind sollten bei Arbeiten auf der Fahrbahn grundsätzlich fahrbare Absperrtafeln mit gelbem Blinkfeil (Zeichen 616) einzusetzen eingesetzt werden, deren Abstand von der Arbeitsstelle in der Regel 100 m, mindestens jedoch 50 m betragen muß . Dies gilt auch, wenn muss. Der Einsatz von fahrbaren Absperrtafeln ohne Zugfahrzeug ist nicht zulässig. Beim Bauasträger 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 Absperrtafel an einem Transportanhänger bzw. -fahrzeug befestigt ist Arbeitsstelle entgegen der Verkehrsrichtung zu verlängern.	Regelabstand der FAT von der Arbeitsstelle 100m; in den Plänen 120m (ABS A5.2)
(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.	(5) In Rampen von Anschlussstellen und Knotenpunkten dürfen die in Absatz 4 genannten Abstände unterschritten werden, jedoch sollen sie 20 m nicht unterschreiten.	(5) Werden die Absperrtafeln bei stationären Arbeitsstellen von kürzerer Dauer ohne Zugfahrzeug abgestellt, so muß der Mindestabstand auf etwa 100 m erhöht werden.	Staffelungsabstand FAT neu: 500m
(6) Nur in Ausnahmefällen und wenn die bewegliche Arbeitsstelle mit einer Geschwindigkeit von mehr als 5 km/h, aber weniger als 60 km/h fortschreitet, kann eine fahrbare Absperrtafel vom Arbeitsfahrzeug selbst geschleppt oder das Arbeitsfahrzeug selbst mit einer der fahrbaren Absperrtafel (Z 616) entsprechenden, besonderen Sicherheitskennzeichnung ausgestattet werden.	(6) In Rampen von Anschlussstellen und Knotenpunkten dürfen die in Absatz 4 genannten Abstände unterschritten werden, jedoch sollen sie 20 m nicht unterschreiten.	(6) 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.	
(7) Zur Sicherheit der an der Arbeitsstelle eingesetzten Personen sind fahrbare Absperrtafeln mit Blinkkreuz dann einzusetzen, wenn sich die Arbeitsstelle von kürzerer Dauer auf oder direkt rechts neben dem Standstreifen befindet. Auf Standstreifen können anstelle der fahrbaren Absperrtafel auch Arbeitsfahrzeuge mit verbesserter Sicherheitskennzeichnung gemäß A.7.1 eingesetzt werden. Bei Arbeiten auf dem Standstreifen ist stets das Blinkkreuz zu zeigen (siehe A.3.2.1 bzw. A.7.1).	(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.	(7) In Rampen von Anschlussstellen Anschlussstellen und Knotenpunkten dürfen die in Absatz 4 genannten Abstände unterschritten werden, jedoch sollen sie 20 m nicht unterschreiten.	
(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.	(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.	(8) Nur in Ausnahmefällen und wenn sich die bewegliche Arbeitsstelle mit einer Geschwindigkeit von mehr als 5 km/h, aber weniger als 60 km/h fortschreitet bewegt, kann eine fahrbare Absperrtafel vom Arbeitsfahrzeug selbst geschleppt gezogen oder das Arbeitsfahrzeug selbst mit einer der fahrbaren Absperrtafel (Zeichen 616) entsprechenden, besonderen Sicherheitskennzeichnung ausgestattet werden.	Sicherungsmaßnahmen für Arbeiten auf Seitenstreifen, die sich auf den Verkehr auswirken sind anordnungspflichtig

	 <p>Bild D-5: Verkehrstechnische Gestaltung einer Arbeitsstelle von kürzerer Dauer auf dem Seitenstreifen</p>		Bild D-5
	<p>(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.</p>	<p><u>(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.</u></p>	Sicherungsmaßnahmen für Arbeiten auf Seitenstreifen, die sich auf den Verkehr auswirken sind anordnungspflichtig
<p>(8) In allen Fällen sind zusätzliche Leitkegel (Höhe 750 mm) als Abgrenzung zur Fahrbahn sinnvoll (10 m Abstand untereinander).</p>	<p>(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 x 18,75 cm) angeordnet werden. Beide Einrichtungen sollten im Abstand von 18 m angeordnet werden.</p>	<p><u>(8) In allen Fällen sind zusätzliche Leitkegel (Höhe 750 mm) als Abgrenzung zur Fahrbahn sinnvoll (10 m angeordnet werden. In Nachtbaustellen sollten Leitbaken (mindestens der Größe 75 cm x 18,75 cm) angeordnet werden. Beide Einrichtungen sollten im Abstand untereinander von 18 m angeordnet werden.</u></p>	Leitkegel und Leitbaken bei AkD
<p>(9) Vorwarnrichtungen gemäß A.3.2.1 sind in Ergänzung zu fahrbaren Absperrtafeln im Regelfall in Einsatzbereichen erforderlich, in denen sonst Geschwindigkeiten von mehr als 120 km/h zugelassen sind, oder wenn die Absperrtafel nicht aus einer Entfernung von mindestens 800 m sichtbar ist. Ihr Abstand zur Absperrtafel sollte etwa 600 bis 1.000 m betragen. Ist die Sicht auf die Absperrtafel geringer als 400 m, ist eine zweite Vorwarnrichtung zwischen 300 und 600 m aufzustellen.</p>	<p>(11) In Ergänzung zu Zeichen 616 können Dauerlichtzeichen (§ 37 Absatz 3; Gelb blinkender, schräg nach unten gerichteter Pfeil) angeordnet werden. Nur wenn Dauerlichtzeichen nicht zur Verfügung stehen oder deren Einsatz technisch nicht möglich ist, soll in diesen Fällen der blinkende Anknüpfungspfeil 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.</p>	<p><u>(9) Vorwarnrichtungen gemäß A.3.2.1 sind in Ergänzung zu fahrbaren Absperrtafeln im Regelfall in Einsatzbereichen erforderlich, in denen sonst Geschwindigkeiten von mehr als 120 km/h zugelassen sind, oder wenn die Absperrtafel nicht aus einer Entfernung von mindestens 800 m sichtbar ist. Ihr Abstand zur Absperrtafel sollte etwa 600 bis 1.000 m betragen. Ist die Sichtweite auf die Absperrtafel geringer als 400 m, ist eine zweite Vorwarnrichtung zwischen 300 und 600 m aufzustellen. 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.</u></p>	Dauerlichtzeichen

	<p>(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 Warnschwellen 100 m vor der fahrbaren Absperrtafel empfohlen. Hierbei ist der Aufwand für den Einsatz der Warnschwellen mit dem Aufwand der jeweiligen Arbeitsstelle abzuwägen. Auf den übrigen Fahrstreifen sind Warnschwellen nur anzuordnen, wenn in Abhängigkeit von den örtlichen Verhältnissen Einrichtung und Abbau verkehrssicher zu leisten sind. Bei beweglichen und ganz kurzzeitigen stationären Arbeitsstellen sollten Warnschwellen und blinkender Ankündigungspfeil nicht angeordnet werden. In allen Fällen sollten Warnschwellen 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).</p>	<p>(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 Warnschwellen 100 m vor der fahrbaren Absperrtafel empfohlen. Hierbei ist der Aufwand für den Einsatz der Warnschwellen mit dem Aufwand der jeweiligen Arbeitsstelle abzuwägen. Auf den übrigen Fahrstreifen sind Warnschwellen nur anzuordnen, wenn in Abhängigkeit von den örtlichen Verhältnissen Einrichtung und Abbau verkehrssicher zu leisten sind. Bei beweglichen und ganz kurzzeitigen stationären Arbeitsstellen sollten Warnschwellen und blinkender Ankündigungspfeil nicht angeordnet werden. In allen Fällen sollten Warnschwellen 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).</p>	<p>Warnschwelleneinsatz mit Öffnungsklausel für alle Fahrstreifen und Abschaffungsklausel</p>
<p>(10) Die möglichen Kombinationen von Absperrtafeln und Vorwarneinrichtungen sind Tabelle D-4 und den Regelplänen D III/... zu entnehmen.</p>		<p>(10) Die möglichen Kombinationen von Absperrtafeln und Vorwarneinrichtungen sind Tabelle D-4 und den Regelplänen D III/... zu entnehmen.</p>	
<p>(11) Ist bei Arbeitsstellen von kürzerer Dauer, die auf dem linken Fahrstreifen eingerichtet werden, der Einsatz von Vorwarneinrichtungen links neben dem linken Fahrstreifen nicht möglich, muß eine zweite Absperrtafel zur Vorwarnung auf dem linken Fahrstreifen aufgestellt werden. Der Raum zwischen dieser Tafel und der Absperrtafel vor der eigentlichen Arbeitsstelle ist zur Verhinderung wieder nach links wechselnder Fahrzeuge abzusichern (z. B. mit Leitkegeln). Die Regelungen über den Abstand der Vorwarntafel auf dem Standstreifen sind dann auf die in Fahrtrichtung 1. Absperrtafel zu beziehen.</p>	<p>(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.</p>	<p>(11) Ist bei 3) Wird für Arbeitsstellen von kürzerer Dauer, die auf dem linken Fahrstreifen eingerichtet werden, der Einsatz von Vorwarneinrichtungen links neben dem linken Fahrstreifen der Fahrbahn nicht möglich, muß eine zweite oder ist die Unfallgefahr beim Anbringen größer als der angestrebte Sicherheitsgewinn, empfiehlt sich stattdessen die Aufstellung einer zweiten Absperrtafel zur Vorwarnung (Zeichen 616) als zusätzliche verkehrstechnische Absicherung auf dem linken Fahrstreifen aufgestellt werden. Der Raum zwischen dieser Tafel und der Absperrtafel vor der eigentlichen Arbeitsstelle sollte zur Verhinderung wieder nach links wechselnder Fahrzeuge abzusichern wechselnden Fahrzeugen abgesperrt werden (z. B. mit Leitkegeln, Zeichen 610-42). Die Regelungen über den Abstand der Vorwarnanzeiger auf dem Standstreifen sind dann auf die in Fahrtrichtung 1. Absperrtafel zu beziehen.</p>	
	<p>(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.</p>	<p>(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.</p>	<p>Bei Bedarf Linkseinzug vor Sperrung des rechten FS</p>
<p>(12) Bei beweglichen Arbeitsstellen wird die Vorwarntafel (Bild A-4 [links]) in der Regel auf dem Standstreifen mitgeführt. Auf Fahrbahnen ohne befestigten Seitenstreifen sollten die Vorwarneinrichtungen ebenfalls neben der Fahrbahn aufgestellt werden.</p>	<p>(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.</p>	<p>(12) Bei beweglichen Arbeitsstellen wird die Vorwarntafel (Bild A-4 [links]) der Vorwarnanzeiger in der Regel auf dem Standstreifen/Seitenstreifen mitgeführt. Auf Fahrbahnen ohne ausreichend breiten befestigten Seitenstreifen sollten die Vorwarneinrichtungen ebenfalls neben der Fahrbahn aufgestellt werden.</p>	
<p>(13) 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 Tafeln untereinander sollte dann möglichst 200 m betragen (siehe Regelpläne D III/5 und D III/6).</p>	<p>(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).</p>	<p>(13) 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 Tafeln untereinander sollte dann möglichst 200-500 m betragen (siehe Regelpläne D III/3 und D III/4).</p>	<p>Gestaffelte Einziehung von Fahrstreifen: Abstand der FAT: neu 500m</p>
<p>(14) Müssen Arbeiten von kürzerer Dauer im Bereich des linken oder mittleren Fahrstreifens durchgeführt werden, so sollte der Verkehr grundsätzlich weispurig an der Arbeitsstelle unter Benutzung des Standstreifens vorbeigeführt werden. Hierzu ist 400 bis 500 m vor der fahrbaren Absperrtafel eine Vorwarntafel gemäß Bild A-4 [rechts] auf dem Standstreifen aufzustellen. Zusätzlich ist in der Regel eine aufnehmbare gelbe Markierung, eine Reihe dicht gestellter Leitkegel (Höhe 750 mm) oder eine Leitschwelle/ein Leitbord (Abstand der aufgesetzten kleinen Leitbaken maximal 3 m) auf eine Länge von ca. 100 m, beginnend auf der Fahrbahnbegrenzung auf Höhe der Vorwarntafel und verschwenkt auf den Fahrbahnrand, zu installieren (Regelplan D III/6).</p>	<p>(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.</p>	<p>(14) 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 Standstreifens/Seitenstreifens vorbeigeführt werden. Hierzu ist 400-800 m bis 500-1.200 m vor der fahrbaren Absperrtafel eine Vorwarntafel gemäß Bild A-4 [rechts] ein Vorwarnanzeiger mit Entfernungsangabe (Zeichen 1004-30) auf dem Standstreifen aufzustellen. Zusätzlich Seitenstreifen anzuordnen. Etwa 500 m bis 800 m vor der fahrbaren Absperrtafel ist in der Regel eine aufnehmbare gelbe Markierung, eine Reihe dicht gestellter Leitkegel (Höhe 750 mm) oder eine Leitschwelle/ein Leitbord (Abstand der aufgesetzten kleinen Leitbaken maximal 3 m) auf eine Länge von ca. 100 m, beginnend auf der Fahrbahnbegrenzung auf Höhe der Vorwarntafel und verschwenkt auf den Fahrbahnrand, zu installieren (Regelplan D III/6), dann Zeichen 511 anzuordnen.</p>	
<p>(15) Einengungen auf einen Fahrstreifen dürfen in der Regel nur vorgenommen werden, wenn eine Verkehrsstärke von weniger als 1500 Kfz/h pro Richtung zu erwarten ist.</p>	<p>(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.</p>	<p>(15) Einengungen auf einen Fahrstreifen 18) Fahrstreifenreduktionen dürfen in der Regel nur vorgenommen werden, wenn eine Verkehrsstärke von weniger als 1500-1.500 Kfz/h pro Richtung verbleibendem Fahrstreifen zu erwarten ist.</p>	

<p>(16) 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. Hierbei sind dann für die Längsabspernung Leitkegel (Höhe 750 mm) im Abstand von 10 m zulässig. Die Unterkante von Verkehrszeichen muß mindestens 0,6 m vom Boden entfernt sein.</p>		<p>(16) 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. Hierbei sind dann für die Längsabspernung Leitkegel (Höhe 750 mm) im Abstand von 10 m zulässig. Die Unterkante von Verkehrszeichen muß mindestens 0,6 m vom Boden entfernt sein.</p>																																																																						
<p>(17) Für Arbeitsstellen von kürzerer Dauer, die ausnahmsweise bei Dunkelheit oder bei witterungsbedingten schlechten Sichtverhältnissen betrieben werden müssen, sind Verkehrsführungen und -regelungen in Anlehnung an die Regelpläne D I oder D II unter Beachtung der erhöhten Gefährdung bei Nacht in vereinfachter Form zu gestalten. Dabei können statt Leitbaken ersatzweise auch retroreflektierende Leitkegel (Höhe 750 mm) eingesetzt werden. Kleine Leitbaken können dabei auch zur Trennung entgegengesetzt gerichteter Fahrstreifen verwendet werden.</p>	<p>(19) Zur Trennung entgegengesetzt gerichteter Fahrstreifen in Nachtbaustellen mit Überleitung einer Fahrtrichtung auf die Gegenfahrbahn können Leitbaken mit einer Größe von 75 cm x 18,75 cm verwendet werden.</p>	<p>(17) Für Arbeitsstellen von kürzerer Dauer, die ausnahmsweise bei Dunkelheit oder bei witterungsbedingten schlechten Sichtverhältnissen betrieben werden müssen, sind Verkehrsführungen und -regelungen in Anlehnung an die Regelpläne D I oder D II unter Beachtung der erhöhten Gefährdung bei Nacht in vereinfachter Form zu gestalten. Dabei können statt Leitbaken ersatzweise auch retroreflektierende Leitkegel (Höhe 750 mm) eingesetzt werden. Kleine Leitbaken können dabei auch zur Trennung entgegengesetzt gerichteter Fahrstreifen in Nachtbaustellen mit Überleitung einer Fahrtrichtung auf die Gegenfahrbahn können Leitbaken mit einer Größe von 75 cm x 18,75 cm verwendet werden.</p>																																																																						
	<p>Tabell D-2: Standortübersicht AKD bei Tage</p> <table border="1" data-bbox="645 486 1093 890"> <thead> <tr> <th rowspan="2">Abstand zur ersten fahrbar absperrtafel in Metern</th> <th colspan="6">Standort der Verkehrszeichen, Verkehrsrichtungen und Vorwarnzeiger auf dem Mittel- bzw. Seitenstreifen bei Tageslicht () = Empfehlung</th> </tr> <tr> <th>Mittelstreifen</th> <th>Fahrbahn</th> <th>Seitenstreifen</th> <th>Mittelstreifen</th> <th>Fahrbahn</th> <th>Seitenstreifen</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Ende</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>500</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>0</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>-100</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>-300</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>-800 bis -500</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>-1000 bis -650</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>-1200 bis -900</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> </tbody> </table> <p> ¹⁾ Auf dem ersten zu sperrenden Fahrstreifen. ²⁾ Die Sperrung eines weiteren Fahrstreifens. Zeichen 111 auf dem weiteren zu sperrenden Fahrstreifen. ³⁾ Vorwarnzeiger mit Zeichen 511 in der erforderlichen Variante, abhängig von der Fahrstreifenanzahl im Zufahrt und der Anzahl an Fahrstreifenreduzierungen. ⁴⁾ Vorwarnzeiger mit Zeichen 511 in der erforderlichen Variante, abhängig von der Fahrstreifenanzahl im Zufahrt, 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). Dann wird die Längensperrtafel (Zeichen 101-20) anastaffelförmig an diesem Standort angebracht. ⁶⁾ Entfällt bei beweglichen Arbeitsstellen sowie bei ganz kurzzeitigen stationären Arbeitsstellen mit erhöhtem Aufwand. ⁷⁾ Als Dauerlichtzeichen oder blinkender Rückmeldungspflicht (Rückmeldungspflicht rechts in Verbindung mit Zusatzzeichen 1004). ⁸⁾ Nur bei Elternbalken des Zeichens 514 aus einer Entfernung von weniger als 500 m. ⁹⁾ Anzuordnen, wenn Vorwarnzeiger kein Zusatzzeichen 1001-20/21 (Lampensymbol) enthält. ¹⁰⁾ Nur bei zweiseitigen Richtungsabfahrten. </p>	Abstand zur ersten fahrbar absperrtafel in Metern	Standort der Verkehrszeichen, Verkehrsrichtungen und Vorwarnzeiger auf dem Mittel- bzw. Seitenstreifen bei Tageslicht () = Empfehlung						Mittelstreifen	Fahrbahn	Seitenstreifen	Mittelstreifen	Fahrbahn	Seitenstreifen	Ende							500							0							-100							-300							-800 bis -500							-1000 bis -650							-1200 bis -900								
Abstand zur ersten fahrbar absperrtafel in Metern	Standort der Verkehrszeichen, Verkehrsrichtungen und Vorwarnzeiger auf dem Mittel- bzw. Seitenstreifen bei Tageslicht () = Empfehlung																																																																							
	Mittelstreifen	Fahrbahn	Seitenstreifen	Mittelstreifen	Fahrbahn	Seitenstreifen																																																																		
Ende																																																																								
500																																																																								
0																																																																								
-100																																																																								
-300																																																																								
-800 bis -500																																																																								
-1000 bis -650																																																																								
-1200 bis -900																																																																								

	<p>Tabella D-3: Standortübersicht A&D in der Nacht</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th rowspan="2">Abstand zur ersten fahrbaren Absperre in Metern</th> <th colspan="6">Standort der Verkehrszeichen, Verkehrseinrichtungen und Vorwarnanzeiger auf dem Mittel- bzw. Seitenstreifen oberer Regelplan () = Empfehlung</th> </tr> <tr> <th>Mittelstreifen</th> <th>Fahrbahn</th> <th>Seitenstreifen</th> <th>Mittelstreifen</th> <th>Fahrbahn</th> <th>Seitenstreifen</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Ende</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>1050</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>500</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>50</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>0</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>-100</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>-300</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>-550 bis -650</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>-1000 bis -1150</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>-1200 bis -1350</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>-1400 bis -1550</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> </tbody> </table> <p><small> *) Auf dem Mittel- bzw. Seitenstreifen Fahrbahnstreifen **) Bei Sperrung eines weiteren Fahrbahnstreifens: Zeichen 616 auf dem weiteren zu sperrenden Fahrbahnstreifen ***) Vorwarnanzeiger mit Zeichen 507 in der verbleibenden Variante, abhängig von der Fahrbahnanzahl im Zufahrt und der Anzahl an Fahrbahnstreifen **** Entfällt bei einseitigen Arbeitsstellen sowie bei ganzseitigen einseitigen Arbeitsstellen mit seitlichem Rückwärt *) Als Dauerlichtzeichen oder blinkender Anleitsignalsystem (Leuchtdiagonalsystem) rechts in Verbindung mit Zusatzzeichen 100i, darf nur während der Arbeitszeit genutzt werden **) Nur bei Orientierbarkeit des Zeichens 616 aus einer Entfernung von weniger als 600 m ***) Wenn Vorwarnanzeiger kein Zusatzzeichen 100i-20/21 (Längenangabe) enthält **** Zeichen 216 nach dem letzten Zeichen 616, Zeichen 216 bei Arbeitsstellen über 2000 m Länge im Abstand von 1000 m zu wiederholen *) Ansonsten, wenn Vorwarnanzeiger kein Zusatzzeichen 100i-20/21 (Längenangabe) enthält </small></p>	Abstand zur ersten fahrbaren Absperre in Metern	Standort der Verkehrszeichen, Verkehrseinrichtungen und Vorwarnanzeiger auf dem Mittel- bzw. Seitenstreifen oberer Regelplan () = Empfehlung						Mittelstreifen	Fahrbahn	Seitenstreifen	Mittelstreifen	Fahrbahn	Seitenstreifen	Ende							1050							500							50							0							-100							-300							-550 bis -650							-1000 bis -1150							-1200 bis -1350							-1400 bis -1550								
Abstand zur ersten fahrbaren Absperre in Metern	Standort der Verkehrszeichen, Verkehrseinrichtungen und Vorwarnanzeiger auf dem Mittel- bzw. Seitenstreifen oberer Regelplan () = Empfehlung																																																																																												
	Mittelstreifen	Fahrbahn	Seitenstreifen	Mittelstreifen	Fahrbahn	Seitenstreifen																																																																																							
Ende																																																																																													
1050																																																																																													
500																																																																																													
50																																																																																													
0																																																																																													
-100																																																																																													
-300																																																																																													
-550 bis -650																																																																																													
-1000 bis -1150																																																																																													
-1200 bis -1350																																																																																													
-1400 bis -1550																																																																																													
	Regelpläne	Regelpläne																																																																																											
	Hinweise für die Nutzung der Regelpläne	Hinweise für die Nutzung der Regelpläne																																																																																											
	<p>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 in 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.</p>	<p><u>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 in 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.</u></p>	<p>Neu: Ermessensausübung bei Regelplänen mit Auswahlfeldern</p>																																																																																										
<p>Quellenangaben</p>																																																																																													
<p>Verwaltungs BG, Richtlinien für die Sicherung von Arbeitsstellen an Straßen (RSA), 6. Auflage, Oktober 2002</p>	<p>FGSV 370 - Richtlinien für die verkehrsrechtliche Sicherung von Arbeitsstellen an Straßen, Ausgabe 2021, Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen e.V., Köln</p>	<p>Darstellung der Veränderungen zwischen RSA 95 und RSA 21 durch Textvergleich</p>	<p>Erläuternder Kommentar sowie Hinweise zur Auslegung der Änderungen von RSA 1995 zu RSA 2021</p>																																																																																										