

Sächsisches Staatsministerium für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr  
Postfach 10 03 29 | 01073 Dresden

Landesamt für Straßenbau und Verkehr

nachrichtlich:

- Sächsischer Städte- und Gemeindetag e.V.
- Sächsischer Landkreistag e.V.
- Sächsischer Rechnungshof
- Landesdirektion Dienststellen Leipzig, Chemnitz, Dresden
- LISt GmbH
- DEGES GmbH
- Bauindustrieverband Sachsen/Sachsen-Anhalt e.V.

**Technische Regeln für Arbeitsstätten ASR A5.2 - Anforderungen an Arbeitsplätze und Verkehrswege auf Baustellen im Grenzbereich zum Straßenverkehr, Entwurf Stand 02. April 2014  
Handlungshilfe zur ASR A5.2, Stand 30. August 2017**

Das aus 1996 stammende Arbeitsschutzgesetz (ArbSchG<sup>1</sup>) dient dazu, „Sicherheit und Gesundheitsschutz der Beschäftigten bei der Arbeit durch Maßnahmen des Arbeitsschutzes zu sichern und zu verbessern“ (ArbSchG § 1 Abs. 1). Adressat ist der Arbeitgeber, welcher die Sicherheit und den Gesundheitsschutz seiner Beschäftigten zu gewährleisten hat.

Die Baustellenverordnung (BaustellV<sup>2</sup>) von 1998 und die Arbeitsstättenverordnung (ArbStättV<sup>3</sup>) von 2004 untersetzen das ArbSchG. Insbesondere über BaustellV §§ 2, 3 und 4 ist der Bauherr einer Baumaßnahme verpflichtet, Anforderungen des Arbeitsschutzes bei Planung und Ausführung eines Bauvorhabens zu berücksichtigen und zu koordinieren. Ein Bauherr muss also bereits im Rahmen seiner Planung, gegebenenfalls im Ergebnis von Gefährdungsbeurteilungen, geeignete technische, organisatorische oder personenbezogene Maßnahmen abwägen, damit ein späterer Auftragnehmer die Sicherheit und den Gesundheitsschutz seiner Beschäftigten auf der Baustelle gewährleisten kann.

In der im Entwurf vorliegenden ASR A5.2 (Stand 02. April 2014) werden erstmals Mindestanforderungen des Arbeitsschutzes für Arbeitsplätze und Verkehrswege im Grenzbereich zum fließenden Verkehr in Straßenbaustellen definiert. Die ASR A5.2 im Entwurf konkretisiert dabei das geltende Arbeitsschutzrecht und entfaltet bei Anwendung die sogenannte Vermutungswirkung. Das heißt, bei Beachtung und Umsetzung der Vorgaben der ASR A5.2 im Entwurf sind Sicherheit und Gesundheitsschutz von Beschäftigten im Grenzbereich zum fließenden Verkehr gewährleistet.

<sup>1</sup> zuletzt geändert durch Art. 427 V v. 31.8.2015 (BGBl. I S. 1474)

<sup>2</sup> zuletzt geändert durch Art. 27 G v. 27.6.2017 (BGBl. I S. 1966)

<sup>3</sup> zuletzt geändert durch Art. 5 Abs. 1 V v. 18.10.2017 (BGBl. I S. 3584)

Ihr/e Ansprechpartner/-in:  
Ralph Mühle

Durchwahl  
Telefon: 0351 564-8635  
Telefax: 0351 564-8609

ralph.muehle@  
smwa.sachsen.de

Aktenzeichen  
(bitte bei Antwort angeben)  
63-4003/35/1

Dresden,  
27. Juni 2018



Hausanschrift:  
Sächsisches Staatsministerium  
für Wirtschaft, Arbeit und  
Verkehr  
Wilhelm-Buck-Straße 2  
01097 Dresden

Außenstellen:  
Hoyerswerdaer Straße 1  
01099 Dresden

Glacisstraße 4  
01099 Dresden

[www.smwa.sachsen.de](http://www.smwa.sachsen.de)

Verkehrsbindung:  
Zu erreichen mit den Straßenbahnlinien  
3, 7, 8  
Haltestelle Caroleplatz

Kein Zugang für elektronisch signierte  
sowie für verschlüsselte elektronische  
Dokumente.

Eine Arbeitsstättenregel ist jedoch nicht verpflichtend anzuwenden, denn sie ist kein Gesetz, keine Verordnung etc. Auch kann von den in den ASR A5.2 im Entwurf definierten Mindestmaßen abgewichen werden. Dann sind im Rahmen der Gefährdungsbeurteilung alle Arbeitsplätze und Verkehrswege unter Berücksichtigung der auszuführenden Tätigkeiten und Arbeitsmittel im Grenzbereich zum fließenden Verkehr zu beschreiben und zu bewerten, sowie erforderliche Maßnahmen festzulegen und zu dokumentieren. Die Handlungshilfe zur ASR A5.2 liefert hierfür Anregungen, wie abweichend von den Vorgaben der ASR A5.2 im Entwurf durch technische, organisatorische oder personenbezogene Maßnahmen ein vergleichbares Schutzniveau für Beschäftigte im Grenzbereich zum fließenden Verkehr erzielt werden kann.

Bis eine bundeseinheitliche Regelung in Kraft tritt, wird die ASR A5.2 im Entwurf einschließlich der zugehörigen Handlungshilfe hiermit per Erlass eingeführt und ist zukünftig bei der Planung und Umsetzung von Straßenbaumaßnahmen der Sächsischen Straßenbauverwaltung zu beachten.

Es wird darauf hingewiesen, dass bei Einhaltung der Mindestvorgaben des Entwurfs der ASR A5.2 halbseitige Bauweisen bei befestigten Fahrbahnbreiten von weniger als 7,85 m ohne geeignete zusätzliche Maßnahmen nicht realisierbar sind.

Die frühzeitige Einbeziehung des Arbeitsschutzes in den Planungsprozess durch z. B. Beauftragung eines Sicherheits- und Gesundheitsschutzkoordinators ist zukünftig wesentlich. Hierzu wird insbesondere auf die Ausführungen in Teil 1 der Handlungshilfe zur ASR A5.2 hingewiesen.

Des Weiteren gelten Absatz 4.2.1 und Tabelle 3 der ASR A5.2 im Entwurf (Stand 02. April 2014) nicht und werden gemäß Beschluss des Arbeitsstättenausschusses (ASTA)<sup>4</sup> wie folgt neu gefasst:

---

<sup>4</sup> Beschluss der 5. ASTA-Sitzung vom 06.04.2017 zur ASR A5.2 verabschiedete Fassung der ASR A5.2 (Stand 06.04.2017), bisher unveröffentlicht

**Neufassung:**

Absatz 4.2.1 Straßenbaustellen längerer Dauer

(1) Sind Arbeitsplätze einschließlich Verkehrswege nicht bereits durch baulich vorhandene Fahrzeugrückhaltesysteme (z. B. im Mittelstreifen) vom fließenden Verkehr getrennt, sind zur Minimierung der Gefährdungen durch ein Abkommen von Fahrzeugen bei einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit größer 50 km/h zur räumlichen Trennung von Arbeitsplätzen und Verkehrswegen auf Straßenbaustellen vom vorbeifließenden Verkehr grundsätzlich transportable Schutzeinrichtungen einzusetzen.

Bei zulässigen Höchstgeschwindigkeiten von 50 km/h und weniger sollen transportable Schutzeinrichtungen eingesetzt werden

- entlang von Baugruben oder Gräben, wenn eine Absturz- bzw. Einsturzgefahr besteht (z. B. bei dicht an Aufgrabungskanten vorbeigeführten Fahrstreifen)
- wenn auf Grund der Verkehrsführung (z. B. starke Verschwenkungen, enge Fahrstreifen) eine erhöhte Abkommenswahrscheinlichkeit für den fließenden Verkehr besteht, hierdurch Beschäftigte gefährdet werden können und die erhöhte Abkommenswahrscheinlichkeit nicht durch eine Geschwindigkeitsreduzierung minimiert werden kann.

Andere Maßnahmen, z. B. ein Baugrubenverbau, können angewendet werden, wenn sie für das beabsichtigte Aufhalten oder Umlenken von Fahrzeugen dimensioniert und ausgebildet sind.

(2) Bei der Auswahl der transportablen Schutzeinrichtungen nach Absatz 1 sind Geschwindigkeit, Gewicht sowie Anfahrwinkel der Fahrzeuge zu berücksichtigen (siehe dazu: Aufhaltestufen entsprechend Liste „Transportabler Schutzeinrichtungen“ (TSE) der Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt)) und die in den Tabellen 1 und 3 genannten Sicherheitsabstände anzuwenden.

- (3) Können transportable Schutzeinrichtungen nicht eingesetzt werden, z. B.
- aufgrund fehlender Aufstellflächen oder Unterschreitung der Mindestaufbaulänge,
  - wegen Behinderung des Baustellenverkehrs (z. B. Anlieferung von Material, Baumaschinen),

oder ist der Einsatz transportabler Schutzeinrichtungen nicht verhältnismäßig, z. B.

- wenn die Gefährdung der Beschäftigten beim Auf- und Abbau der Schutzeinrichtung größer ist als ihre Gefährdung bei der eigentlichen Arbeit im Grenzbereich zum Straßenverkehr,
- weil einzelne, zeitlich begrenzte Bauphasen größere Arbeitsbreiten erfordern

sind Verkehrseinrichtungen (z. B. Leitbaken, Leitkegel), Leitschwellen, Leitborde oder Leitwände zur Führung des Straßenverkehrs zu verwenden. Dabei sind die in den Tabellen 1 und 3 genannten Sicherheitsabstände anzuwenden.

**Neufassung:**

Tabelle 3: Mindestmaße für Sicherheitsabstände in Längsrichtung ( $S_L$ )<sup>a</sup> zum ankommenden Verkehr

<i>Lage der Arbeitsstelle bzw. zulässige Höchstgeschwindigkeit außerhalb des Arbeitsstellenbereichs</i>			
<i>Element</i>	<i>innerörtliche Straßen</i>	<i>einbahnige Landstraßen und innerörtliche Straßen mit <math>V_{zul} &gt; 50 \text{ km/h}</math></i>	<i>Autobahnen, autobahnähnliche Straßen und zweibahnige Landstraßen<sup>b</sup></i>
<i>Fahrbare Absperrtafel mit Zugfahrzeug oder Sicherungsfahrzeug <math>\geq 10 \text{ t}</math> zulässige Gesamtmasse</i>	<i>3 m</i>	<i>10 m</i>	<i>75 m<sup>c</sup></i>
<i>Fahrbare Absperrtafel mit Zugfahrzeug oder Sicherungsfahrzeug <math>&lt; 10 \text{ t}</math> bis <math>\geq 7,49 \text{ t}</math> zulässige Gesamtmasse</i>	<i>5 m</i>	<i>15 m</i>	<i>100 m<sup>c</sup></i>
<i>Fahrbare Absperrtafel mit Zugfahrzeug oder Sicherungsfahrzeug <math>&lt; 7,49 \text{ t}</math> zulässige Gesamtmasse</i>	<i>7,5 m</i>	<i>20 m</i>	<i>nicht zulässig</i>
<i>Fahrbare Absperrtafel ohne Zugfahrzeug</i>	<i>15 m</i>	<i>40 m</i>	

<sup>a</sup> Die genannten Sicherheitsabstände  $S_L$  sind im Sinne eines durch einen Anprall aufzehrbaren Bereiches als liches Maß zwischen Vorderkante der Absperrung (Sicherungs- bzw. Zugfahrzeug) und Arbeitsbereich zu verstehen, d. h. als Nettomaß.

<sup>b</sup> Auf Rampen (Verbindungsfahrbahnen in Knotenpunkten) können in Abhängigkeit von der Lage der Baustelle in der Rampe, der Rampenlänge und den tatsächlich gefahrenen Geschwindigkeiten kleinere Abstände in Betracht kommen, jedoch nicht unter 20 m.

<sup>c</sup> Bei beweglichen Arbeitsstellen kann der Abstand auf 50 m reduziert werden.

**Ergänzender Text:**

Werden auf innerörtlichen Straßen bzw. auf Landstraßen andere Verkehrseinrichtungen (§ 43 StVO) oder bauliche Leitelemente zur Querabspernung von Teilen der Fahrbahn eingesetzt, so beträgt  $S_L$  gegenüber dem ankommenden Verkehr innerorts 10 m, außerorts entspricht  $S_L$  der Länge des Verschwenkungsbereichs gemäß RSA.

  
Bernd Sablotny  
Abteilungsleiter Verkehr

**Anlagen:**

ASR A5.2 im Entwurf, Stand 02. April 2014  
Handlungshilfe zur ASR A5.2, Stand 30. August 2017