

**Optimierung von Einsatzverfahren  
- Streckenwartung -**

**Bearbeitung unter**

**Federführung:** Landesamt für Straßenbau und Straßenverkehr  
Schleswig-Holstein

**Mitwirkung:** Brandenburgisches Landesamt für Verkehr und Straßenbau  
Niedersächsisches Landesamt für Straßenbau  
Baubehörde der Freien und Hansestadt Hamburg  
Landesamt für Straßenbau Sachsen-Anhalt

- Streckenwartung -

**1. Allgemeines**

Die Streckenwartung, die ein Element der Straßenunterhaltung ist, hat die Aufgabe

- die Erfüllung der Verkehrssicherheit der Straßen zu gewährleisten, d. h. diese zu kontrollieren und, soweit unmittelbar möglich, wieder herzustellen oder abzusichernde Maßnahmen zu treffen,
- bauliche Mängel festzustellen, zu beheben, Gefahrenstellen erforderlichenfalls abzusichern, sowie die Mängel zu melden, die keiner sofortigen Behandlung bedürfen,
- die Rechte des Straßeneigentümers zu wahren,
- offensichtliche Beeinträchtigungen, z. B. der Umwelt, auf den Straßen festzustellen und zu melden.

Die Verkehrssicherungspflicht erfordert eine Organisation, die eine ordnungsgemäße und regelmäßige Kontrolle des Straßennetzes gewährleistet.

Die Durchführung der Streckenwartung ist im Rahmen der Fach- und Dienstaufsicht zu kontrollieren.

**2. Grundlagen der Streckenwartung**

**2.1 Rechtsgrundlagen**

Hierzu zählen das Bundesfernstraßengesetz und die Länderstraßengesetze. Diese enthalten keine Angaben über die Art und Häufigkeit der Streckenkontrolle.

**2.2 Rechtsprechung**

Aus der sich ständig ausweitenden und an Einzelfällen ausgerichteten Rechtsprechung verbindliche Angaben für die Durchführung der Streckenwartung herzuleiten, ist schwerlich möglich. Die Ursachen für Gefahren, die von der Straße ausgehen können, sind vielfältig und von den Umständen des Einzelfalles abhängig.

Aus den von Urteilen abgeleiteten Hinweisen wird deutlich, daß sich die Rechtsprechung an dem Ausmaß der drohenden Gefahren und dem Gefahrenpotential einer Straße orientiert. Das Gefahrenpotential setzt sich zusammen aus den Ursachen, die einen verkehrsgefährdenden Zustand herbeiführen können. Diese sind in der Beschaffenheit der Straße im weitesten Sinne und ihrem unmittelbaren Umfeld zu suchen. Von großem Gewicht ist die Auswirkung, die ein verkehrsgefährdender Zustand haben kann. Die Auswirkungen sind auch von den Verkehrsmerkmalen abhängig, z. B. von der Verkehrsdichte, der gefahrenen Geschwindigkeit, dem Verkehrscharakter und der -zusammensetzung.

Diese Kriterien und die Zumutbarkeit für den Verkehrssicherungspflichtigen bestimmen den Umfang der Streckenwartung.

### 2.3 Umfang der Streckenwartung

Auf der Grundlage von BGH-Urteilen lassen sich danach zumindest folgende Kernsätze formulieren, die Hinweise auf Inhalt und Umfang der Verkehrssicherungspflicht und damit auf die Organisations-systematik der Streckenwartung geben:

- Kontrollen haben regelmäßig und in angemessenem Zeitabstand zu erfolgen,
- die Tätigkeit des Streckenwartes ist umfassend in geeigneter Art und Weise zu dokumentieren,
- die Wartungshäufigkeit richtet sich insbesondere nach der Verkehrsbedeutung, der Verkehrsbe-lastung und der Beschaffenheit der Straße,
- Bereiche, die nicht vom Streckenwart während der Fahrt durch eine allgemeine Streckenkontrolle erkannt werden, sind einmal monatlich durch Begehung zu kontrollieren.

### 2.4 DIN-Vorschriften

Neben den unter Ziffer 2.3 genannten Kernsätzen sind auch Vorschriften zu beachten, die Angaben über Kontrollen von Straßenbestandteilen enthalten.

#### 2.4.1 Ingenieurbauwerke, DIN 1076

Zu den Ingenieurbauwerken zählen Brücken, Tunnel, Durchlässe und sonstige Ingenieurbauwerke, wie Trogbauwerke, Stützwände, Lawinenschutzdächer, Fahrbahnüberdachungen und -lichtschirme, Verkehrszeichen- und Signalbrücken, Lärmschutzwände.

Die Bauwerke sind im Rahmen der allgemeinen Streckenwartung in Bezug auf deren Verkehrs-sicherheit laufend, in der Regel jedoch vierteljährlich, soweit zugänglich und ohne besondere Hilfsmittel erreichbar, von der Verkehrsebene und dem Geländeniveau aus auf offensichtliche Mängel zu beobachten.

Des weiteren ist hierbei für die Ingenieurbauwerke nach außergewöhnlichen Vorkommnissen eine Brückenbesichtigung zu veranlassen.

#### 2.4.2 Lichtzeitanlagen, DIN VDE 0832

Die visuelle Funktionskontrolle der Lichtzeitanlagen ist im Rahmen der allgemeinen Strecken-wartung durchzuführen.

### 2.5 Straßenzubehör

Aus Gründen der Verkehrssicherheit, der Substanzerhaltung und der Gewährleistung öffentlicher Belange ist im Rahmen der allgemeinen Streckenkontrolle auch das Straßenzubehör, wie z. B. Wildsperrzäune, Leichtstoffabscheider, Leit- und Schutzrichtungen, Beschilderung, Notrufsäulen, PWC auf offensichtliche Mängel laufend zu beobachten.

Straßenbäume sind im Rahmen der Streckenwartung zu beobachten, besonders nach Sturm, starkem Schneefall oder Eisbehang.

### 3. Streckenwartungshäufigkeit

Auf allen Straßen des überörtlichen Verkehrs ist die Streckenwartung mindestens einmal in der Woche durchzuführen.

Eine mehrmalige Wartung in der Woche kann erforderlich werden. Die Festlegung, ob und welche Straßen mehrmals pro Woche zu befahren sind, ist nach den örtlichen Erfordernissen zu treffen.

Eine ergänzende Streckenkontrolle empfiehlt sich durch die Arbeitsgruppen auf den arbeitstäglichen Wegen zu ihren Einsatzorten. Eine Dokumentation ist dann durch den Leiter der Arbeitsgruppe durchzuführen.

In angemessenen Zeitabständen sollte eine Nachtfahrt durchgeführt werden.

Außerhalb der festgelegten Wartungshäufigkeit können zusätzliche Streckenwartungen nur bei außergewöhnlichen Verhältnissen notwendig werden.

Zentrale Einrichtungen, wie z. B. Notrufsäulen, PWC-Anlagen, Rettungswege bei Lärmschutzwänden und auf Brücken sind gesondert in angemessenen Zeitabständen, d. h. einmal pro Monat oder aus besonderem Anlaß zusätzlich zu kontrollieren.

Radwege sind in der Regel von der Fahrbahn aus zu kontrollieren, wenn diese eingesehen werden können. Ist das nicht der Fall, so sind diese und sonstige nicht einsehbare Bereiche gesondert zu kontrollieren, möglichst einmal im Monat.

### 4. Durchführung der Streckenwartung

#### 4.1 Fahrtrouten

Die Summe aller Fahrzeiten (Kontroll- und Leerfahrten) eines Streckenwartungsfahrzeuges ist so zu bemessen, daß der überwiegende Teil der täglichen Arbeitszeit den in der Streckenwartung eingesetzten Mitarbeitern für die Verrichtung von Wartungsarbeiten zur Verfügung steht.

Im Rahmen der Streckenwartung sind die Kontrollfahrten grundsätzlich mit einer Geschwindigkeit von nicht mehr als 40 km/h durchzuführen. Wenn Mehrzweckstreifen bzw. Standstreifen vorhanden sind, sind diese zu benutzen.

Bei Straßen mit hoher Verkehrsbelastung, die keine Stand- oder Mehrzweckstreifen aufweisen, hat sich das Streckenwartungsfahrzeug weitgehend dem fließenden Verkehr anzupassen. Gegebenenfalls kann eine zusätzliche Kontrollfahrt oder eine punktuelle Begehung erforderlich werden. Darüber hinaus ist auch daran zu denken, die Streckenkontrolle möglicherweise in verkehrssärmere Zeiten zu verlegen.

#### 4.2 Optimierung der Fahrtrouten

Die Fahrtrouten sind zu optimieren, d. h. es ist die günstigste Fahrstrecke zu ermitteln, die einen möglichst geringen Anteil an Fahrten über Straßen fremder Baulastträger oder Doppelfahrten im eigenen Zuständigkeitsbereich aufweist.

Für die zweckmäßigste Routenplanung gibt es Verfahren, die entweder manuell oder mit Hilfe der EDV durchgeführt werden können.

Die Kontrollfahrten sind abwechselnd „gegenläufig“ durchzuführen.

**4.3 Streckenwartungsfahrzeuge**

Die für die Streckenwartung eingesetzten Fahrzeuge sollen eine Nutzlast bis zu 1,5 t haben, um Material und Geräte transportieren zu können.

Streckenwartungsfahrzeuge sollen neben der erforderlichen Warnkennzeichnung mit einem Schild „Streckenkontrolle“ ausgestattet sein.

**4.4 Besetzung der Streckenwartungsfahrzeuge**

In der Regel sollte das Streckenwartungsfahrzeug mit dem Streckenwart besetzt sein. Sofern besondere Umstände, örtliche Gegebenheiten, oder der zugewiesene Aufgabenumfang es erfordern, kann das Fahrzeug zusätzlich mit einem Straßenwärter besetzt werden.