

DAS BAUSTELLEN ABC





IMPRESSUM

Herausgeber

Landesbetrieb Mobilität Rheinland Pfalz
56068 Koblenz

Redaktion

Stabstelle Interne/ Externe Kommunikation/ Pressestelle des Landesbetriebs Mobilität
presse@lbm.rlp.de

Bilder und Grafiken

Bildarchiv Landesbetrieb Mobilität

Stand: Juni 2016

Weitere Informationen

www.lbm.de

Wir bauen für Sie!

Die Fahrbahndecke wird erneuert, die Fahrbahn wird verbreitert, eine neue Lärmschutzwand ist im Bau oder eine schadhafte Stelle muss dringend ausgebessert werden: Baustellen auf unseren Straßen haben viele Gründe - und für alle, die mit Pkw oder Lkw unterwegs sind, oftmals die gleiche Auswirkung: Verkehrseinschränkungen und auch Stau.

Baustellen wird es immer geben, denn das stetig steigende Verkehrsaufkommen setzt unseren Straßen und Brü-

cken zu. Damit Sie auf verkehrssicheren und funktionsfähigen Straßen unterwegs sein können, müssen die Straßen und Brücken kontinuierlich gepflegt werden – und das geht nicht ohne Baustellen.

Unser Ziel ist es, die Beeinträchtigungen so gering wie möglich zu halten.



Das macht den Straßen zu schaffen

Eine Straße hält zwischen 20 und 30 Jahre - theoretisch. Praktisch gibt es jedoch verschiedene Faktoren, die einen Einfluss auf diese Lebensdauer haben. Neben dem „normalen“ altersbedingten Substanzverlust, sind hierbei Verkehrsbelastung, der immer höher werdende Anteil der schweren Lkw am Gesamtverkehr und extreme Witterungsbedingungen die zentralen Faktoren.

Rheinland-Pfalz ist aufgrund seiner zentralen Lage und dem

damit einhergehenden grenzüberschreitenden Verkehr ein besonderes Transitland. Rund eine Million Verkehrsteilnehmer sind hier täglich unterwegs – das hinterlässt natürlich Spuren.

Auch der stetige Anstieg immer schwerer werdender Schwertransporte macht die Probleme. Es fahren heute nicht nur mehr Schwertransporte auf unseren Straßen, sondern die Gewichte dieser Transporte werden auch immer größer. Das hat beachtliche Auswirkungen: Ein 40 Tonnen schwerer Lkw bewirkt die gleiche Materialermüdung wie 20.000 bis 40.000 Pkw.

Auch extreme Witterungsbedingungen tragen ihren Teil bei: Wenn sich zum Beispiel durch

hohe Verkehrsbelastung Risse im Asphalt gebildet haben, kann Wasser in den Untergrund eindringen. Im Winter gefriert dieses Wasser und vergrößert dadurch sein Volumen.

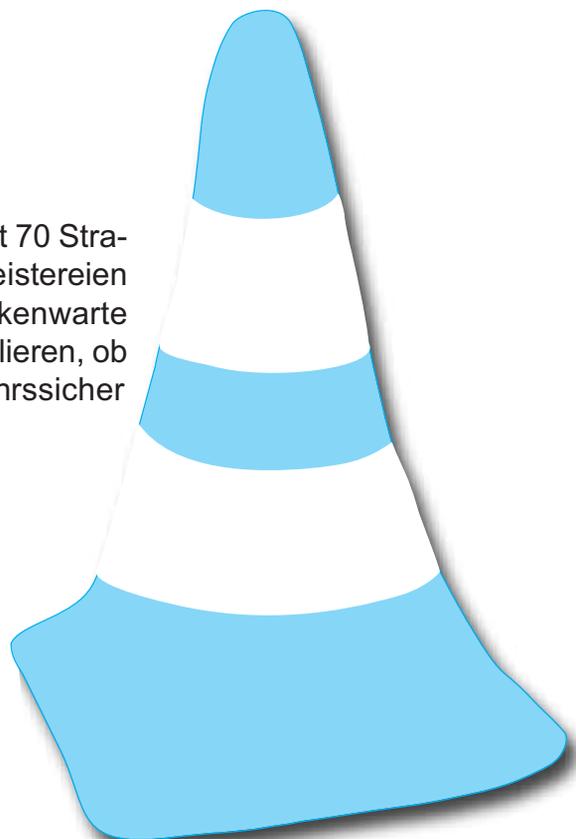
Wenn es dann wieder taut, entstehen Hohlräume, die die Tragfähigkeit des Straßenoberbaus herabsetzen.

Durch die Verkehrsbelastung wird schließlich der Straßenbelag zerstört, durch die beschädigte Oberfläche dringt wiederum Wasser in die Asphaltkonstruktion und der sogenannte Stripping Effekt setzt sich beschleunigt fort, dabei löst sich das Bindemittel von den Gesteinen. Insbesondere Winter mit vielen Frost-Tau-Wechseln setzen den Straßen zu.

Wir haben die Straßen immer im Blick

Da Straßenschäden nicht nur witterungsbedingt, sondern vor allem durch die Verkehrsbelastung entstehen, kontrollieren unsere Straßen- und Autobahnmeistereien ganzjährig die Straßen, um bei Gefährdungen der Verkehrssicherheit zu reagieren. Diese Schäden werden möglichst sofort – gegebenenfalls zunächst provisorisch – behoben. Die regelmäßig und nach dem aktuellen Stand der Technik ausgeführten Unterhaltungsmaßnahmen helfen, die Substanz zu erhalten.

In jeder der landesweit 70 Straßen- und Autobahnmeistereien sind tagtäglich Streckenwarte unterwegs und kontrollieren, ob die Straßen verkehrssicher sind.



Hinter den Kulissen: Das läuft ab, bevor es überhaupt zu einer Baustelle kommt

Wir planen, bauen und unterhalten in Rheinland-Pfalz rund 18.000 Kilometer Autobahnen, Bundes-, Landes und Kreisstraßen. Hinzu kommen rund 7.500 Ingenieurbauwerke. Um diese Vielzahl von Streckenkilometern und Bauwerken zu erhalten, um- bzw. auszubauen, ist ein komplexes Managementsystem notwendig. Dieses stellt sicher, dass bei begrenzten Baumitteln die Gelder dort investiert werden, wo sie am dringendsten benötigt werden.

Ausgangspunkt der Überlegungen ist der Zustand der Straßen. Dieser wird regelmäßig systematisch erfasst und bewertet. Spezialfahrzeuge fahren hierbei die Strecken ab. Während der Fahrt nehmen sie permanent den Zustand der

Fahrbahn auf. Dabei werden beispielsweise Unebenheiten, Risse, Querneigungen und die Griffigkeit der Fahrbahn gespeichert. Aus den Ergebnissen der Kontrollfahrten werden Zustandswerte von 1,0 (sehr gut) bis 5,0 (schlecht) abgeleitet. Auf Grundlage dieser Ergebnisse werden Investitionspläne- und Bauprogramme erstellt.

Nicht alle Projekte können natürlich gleichzeitig in Angriff genommen werden. Deshalb müssen diese nach Priorität geordnet werden. Neben dem Straßenzustand und der Kosten spielen hierbei auch Kriterien wie Verkehrssicherheit, Unfallgeschehen, Verkehrsbelastung oder auch Synergieeffekte mit Radwege- oder Kanalbaumaßnahmen eine Rolle.

Bevor dann tatsächlich gebaut werden kann, muss vorab die technische Planung, das Baurecht und die Finanzierung sichergestellt werden. Letztere erfolgt durch den jeweiligen Träger der Straßenbaulast – also der Bund für Bundesstraßen und Autobahnen, das Land für Landesstraßen, der jeweilige Kreis für seine Kreisstraßen. Wir erstellen auf Grundlage der verfügbaren Baumittel jährlich Entwürfe der Bauprogramme für jeden Straßenbaulastträger. Auf Basis dieser Programmwürfe entscheiden dann die jeweiligen Beschlussgremien (Bundestag, Landtag oder die Kreistage), welche Projekte realisiert werden.



Baustellenplanung mit System

Bei der Planung einer Baustelle schauen wir stets über den „Baustellenrand“ hinaus. So wird jede große Baumaßnahme samt der Baustellenverkehrs-führung und der Umleitungs-strecken mit den Beteiligten detailliert abgestimmt. Dazu gehören Polizei und Verkehrsbe-hörden. Zusätzlich kommen große Arbeitgeber, Rettungs-dienste, Veranstalter, bei Pro-jekten in Nähe der Landesgrenzen, auch die Nachbar(bundes)länder in Frage.

Wir achten darauf, dass auf pa-rallel laufenden Strecken - zum

Beispiel auf den Autobahnen 3 und 61 – möglichst nicht gleich-zeitig gebaut wird. Auch der Be-ginn von Ferien und regionale Großereignisse beziehen wir in die Planung mit ein. Schluss-endlich findet ein Abwägungs-prozess statt, bei dem die Dringlichkeit mit allen Faktoren abgeglichen wird.

Die Sicherheit steht an erster Stelle: Schon bei der Planung von Baustellen achten wir des-halb darauf, dass später Stau möglichst vermieden wird und Unfallgefahren sowie Gefahren für die Arbeitskräfte durch den

vorbeifließenden Verkehr mini-miert werden.

Bei den sogenannten Tages-baustellen – also Baustellen, die in der Regel bei Tageslicht an einem Tag eingerichtet, aus-geführt und wieder abgebaut werden – gibt es bestimmte Zeitfenster, an die sich unsere Meistereien und die beauftrag-ten Firmen halten müssen. Ge-arbeitet wird hier möglichst nur außerhalb der Verkehrsspitzen – wenn technisch und im Hin-blick auf die Verkehrssicherheit möglich.



Baustellen – jetzt wird es eng?

In der Regel gibt es auf den rheinland-pfälzischen Autobahnen zwei oder drei Fahrstreifen pro Richtung. Die Richtungsfahrbahnen sind durch einen Mittelstreifen und Schutzplanken oder Betonwände baulich getrennt. Wenn eine Baustelle eingerichtet wird, muss die für den Verkehr bereitgestellte reguläre Fahrstreifenbreite meist reduziert werden. Um den Eingriff in den laufenden Verkehr dabei so gering wie möglich zu halten, gilt zunächst der Grundsatz, dass die Anzahl der vorhandenen Fahrspuren erhalten bleiben soll. Es gibt verschiedene Möglichkeiten, wie eine Baustellenverkehrsführung aufgebaut werden kann.

Am häufigsten begegnen den Auto- und Lkw-Fahrern die „3+1“- oder die „4+0“-Verkehrsführung. Die beiden Ziffern stehen dabei für die Anzahl der Fahrstreifen pro Richtungsfahrbahn – eine normale Verkehrsführung ohne Baustelle wäre demnach als „2+2“ oder „3+3“ zu bezeichnen. Die „3+1“-Verkehrsführung bedeutet hingegen, dass auf einer Richtungsfahrbahn drei Fahrstreifen zur Verfügung stehen, auf der anderen nur noch einer. Beim „4+0“-System wird der Verkehr vollständig auf einer Richtungsfahrbahn geführt. Auf der anderen, nun verkehrs-

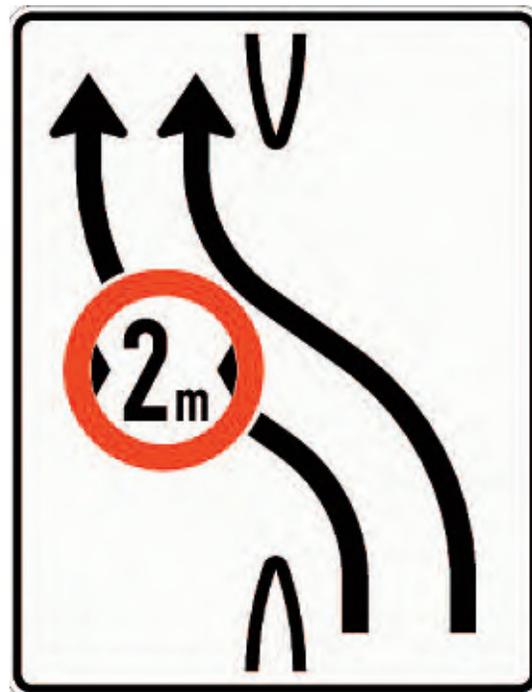
freien, Richtungsfahrbahn kann währenddessen gebaut werden.

Wenn eine Verkehrsführung aufgebaut wird, werden meist weitere Fahrspuren zeitweise eingezogen. Hierbei gibt es in der Regel mehr Beeinträchtigungen für den Verkehr, als wenn der Verkehr erst einmal durch die Baustellenverkehrsführung fließt.

Vollsperrungen von Richtungsfahrbahnen versuchen wir grundsätzlich zu vermeiden. Sind sie unumgänglich, dann legen wir sie möglichst an Wochenenden bzw. in die Nachtstunden.

Anschlussstellen können hingegen auch länger gesperrt sein. Bei den Umleitungsstrecken wird auch die Befahrbarkeit des nachgeordneten Straßennetzes berücksichtigt. So kann es durchaus vorkommen, dass die Verkehrsteilnehmer erst nach der gesperrten Anschlussstelle umgeleitet werden, weil hier das Straßennetz besser dafür geeignet ist, den Verkehr zu bewältigen, als an der Anschlussstelle vor der Sperrung.

Die Fahrstreifen in den Baustellen sind unterschiedlich breit, je nachdem ob sie für Lkw oder



nur für Pkw gedacht sind. Richtlinien legen eine Mindestbreite von 2,50 Meter für Pkw und 3,00 Meter für Lkw. Dabei muss die Pkw-Spur auf 2,00 Meter Fahrzeugbreite ausgeschildert werden, da 50 cm als Sicherheits-/ Bewegungsraum benötigt werden. Da die Pkw immer breiter werden, ist eine zulässige Breite von 2,00 Meter sehr einschränkend, theoretisch müssten die meisten Pkw dann auf der Lkw-Spur fahren. Dort, wo es räumlich möglich ist, wird daher versucht, Spuren von einer Mindestbreite von 2,60 Metern zu markieren und 2,10 Meter Fahrzeugbreite auszuweisen. Wenn möglich sollen die Lkw-Spuren aber 3,25 Meter und die Pkw-Spuren 2,75 Meter in der Baustelle breit sein.

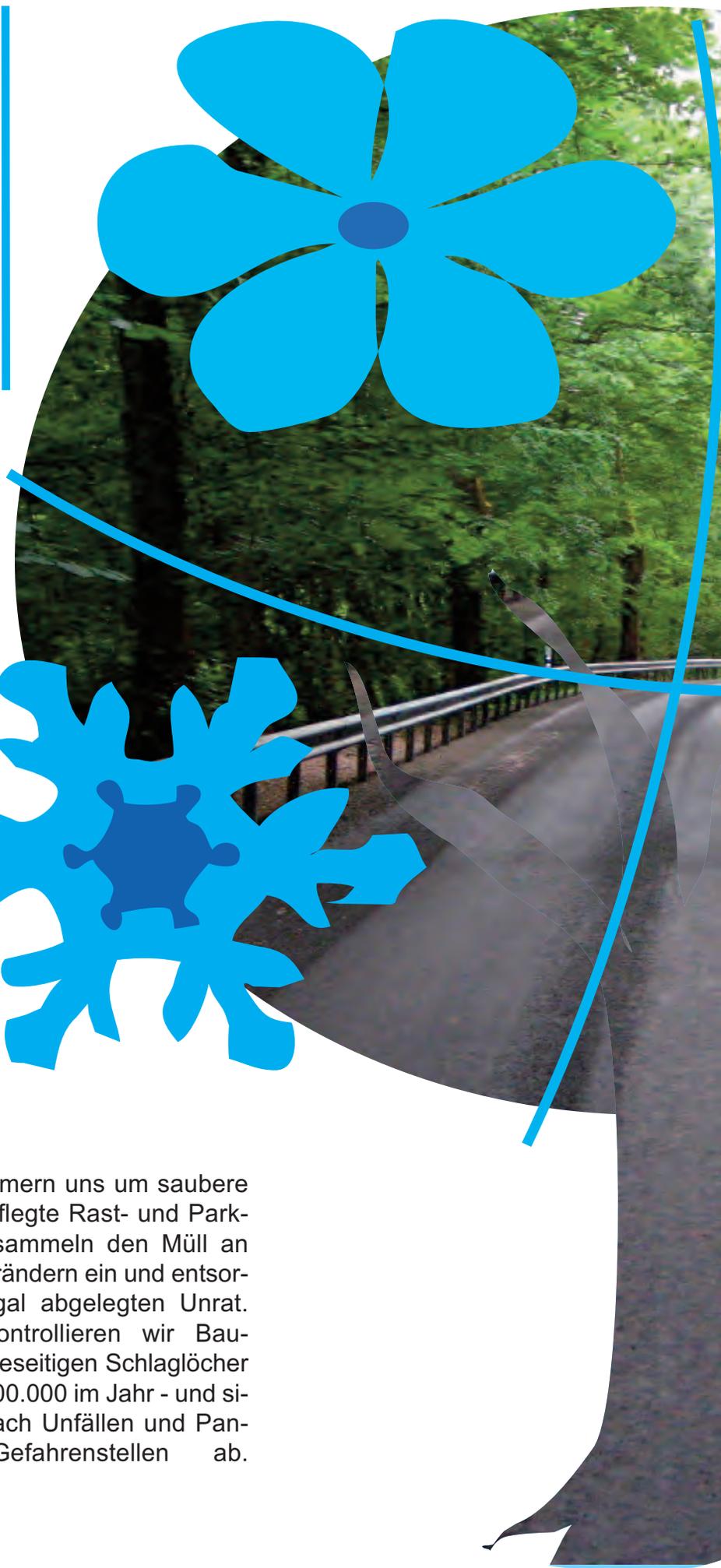
Tagesbaustellen des Betriebs- und Unterhaltungsdienstes:

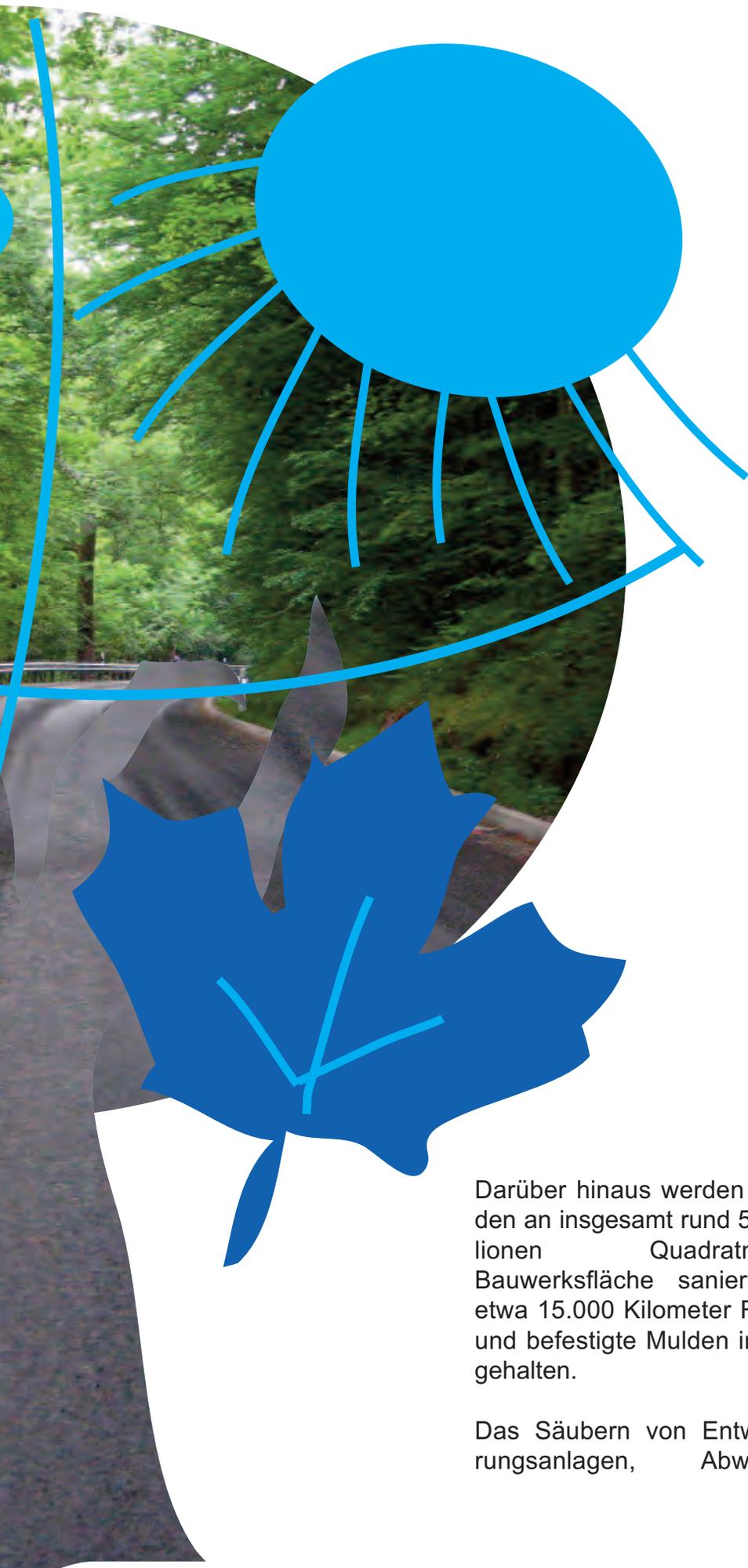
Das ganze Jahr für Sie im Einsatz

Der Betriebsdienst unserer Straßen- und Autobahnmeistereien sorgt für Mobilität und Sicherheit auf unseren Straßen – ganzjährig, an sieben Tagen in der Woche, rund um die Uhr. Rund 1.600 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter – davon sind 400 allein für die Autobahnen zuständig – sind tagtäglich im Einsatz, damit wir alle sicher und zügig unser Ziel erreichen. Auch das geht nicht ohne Baustellen.

Die umfangreichste Tätigkeit ist die Grünpflege. Rund ein Drittel aller Arbeiten im Betriebsdienst werden über das Jahr verteilt für das Mähen von Randstreifen, das Freischneiden des sogenannten Lichtraumprofils und die Baum- und Gehölzpflege aufgewendet. Pro Jahr mähen wir etwa 170 Millionen Quadratmeter Rasenfläche - dies entspricht der Fläche von etwa 24.000 Fußballfeldern.

Wir kümmern uns um saubere und gepflegte Rast- und Parkplätze, sammeln den Müll an Straßenrändern ein und entsorgen illegal abgelegten Unrat. Auch kontrollieren wir Bauwerke, beseitigen Schlaglöcher - etwa 300.000 im Jahr - und sichern nach Unfällen und Pannen Gefahrenstellen ab.





schächten und Sickergruben sowie das Warten der Beschilderung und der vielen weiteren technischen Einrichtungen, die zum sicheren Betrieb einer Straße unabdingbar sind, gehören ebenfalls zu den wichtigsten Aufgaben des Betriebsdienstes.

Im Winter sorgen wir nach besten Kräften dafür, dass die Straßen befahrbar bleiben. In den landesweit rund 170 Salzhallen und Silos des LBM lagern bis zu 137.500 Tonnen Streusalz. Modernste Streutechnik garantiert einen wirtschaftlichen Einsatz von Streumitteln und gleichzeitig eine höchstmögliche Sicherheit für die Verkehrsteilnehmer.

Darüber hinaus werden Schäden an insgesamt rund 5,3 Millionen Quadratmetern Bauwerksfläche saniert und etwa 15.000 Kilometer Rinnen und befestigte Mulden instand gehalten.

Das Säubern von Entwässerungsanlagen, Abwasser-

Alle Leistungen der Straßen- und Autobahnmeistereien erhalten nicht nur die Substanz unserer Straßen, sondern sollen den Verkehrsteilnehmern in Rheinland-Pfalz ein funktionsfähiges und sicher benutzbares Straßennetz bieten.



Sicher auf der Baustelle - sicher durch die Baustelle

Arbeitsstellen auf der Autobahn und der Schnellstraße bergen ein hohes Unfallrisiko – für die Verkehrsteilnehmer, aber auch für die Arbeiter auf den Baustellen. Der LBM setzt deshalb auf innovative Technik.

Die häufigsten Unfallursachen sind nicht angepasste Geschwindigkeit und ungenügende Sicherheitsabstände. Ein weiteres Risiko sind Stauenden.

Dynamische Stauwarnanlagen, blaues Blitzlicht zum Absichern von Stauenden, frei programmierbare Warntafeln, CB-Warntafeln an Absperrtafeln: Diese Moderne Technik unterstützt sicheres Arbeiten auf der Autobahn, verhindert Unfälle und rettet Leben.

Stauwarnanlage

Unfälle am Stauende können unter anderem auch mit dynamischen Stauwarnanlagen verhindert werden. Verkehrsteilnehmer werden so frühzeitig

auf ein Stauende aufmerksam gemacht.

Blaues Blitzlicht

Die Autobahnmeistereien wurden in den vergangenen Jahren immer häufiger von der Polizei beauftragt, Stauenden abzusichern. Damit die eingesetzten Fahrzeuge wahrgenommen werden, müssen sie mit einem gelben Blitzlicht (Rundumlicht) ausgestattet sein. Nicht alle Verkehrsteilnehmer reagieren jedoch mit einer entsprechend angepassten Fahrweise auf gelbes Blitzlicht - ganz anders ist das bei blauem Blitzlicht. Deshalb werden seit Sommer 2013 in einigen Meistereien blaue Blitzlichter zum Absichern eines Staus eingesetzt - mit Erfolg. Sehen die Fahrer ein blaues Blitzlicht, reagieren sie schneller und passen ihre Geschwindigkeit früher an.

CB-Funkwarntafeln

Pro Jahr kommt es in Rheinland-Pfalz zu 10 bis 15 schwe-

ren Unfällen, bei denen Verkehrsteilnehmer auf Absperrtafeln auffahren. Die fahrbaren Absperrtafeln sind an Fahrzeugen des Betriebsdienstes oder der Firmen befestigt, um die Arbeitsstelle/ Baustelle zu sichern. Wir haben deshalb Absperrtafeln an Autobahnen mit CB-Funkwarnsendern ausgestattet. Lkw-Fahrer werden damit zusätzlich vor der Baustelle über Funk auf die Arbeiten aufmerksam gemacht.

Warntafel

Auch Tagesbaustellen werden mit Absperrtafeln abgesichert. Sie machen die Autofahrer auf die Baustelle aufmerksam und zeigen die geänderte Verkehrsführung an. Wir setzen hierbei Tafeln mit Leuchtdioden (LED) ein, die selbst bei ungünstigen Sichtbedingungen noch gut zu sehen sind.

Ferienzeit = Bauzeit?

Allein aus Gründen der erforderlichen Bauzeit ist es nahezu unmöglich, nicht in der Ferienzeit zu bauen. Die Oster-, Sommer- und Herbstferien in den einzelnen Bundesländern beginnen und enden unterschiedlich. Die Zeitspanne zwischen den Ferien beträgt zum Teil nur wenige Wochen und ist für länger dauernde Baustellen zu kurz.

Ein Beispiel: Fünf Kilometer grundlegende Erneuerung einer Fahrbahn einschließlich einer eventuellen Brückensanierung und neuer Schutzeinrichtungen

dauert ca. sechs Monate. Witterungsbedingt ist das Zeitfenster für Bautätigkeit im Freien meist nur acht Monate pro Jahr (von Anfang April bis Ende November). Hieraus folgt, dass die Baustellen in der Sommerreisezeit nicht zu vermeiden sind – es sei denn, wir legen kürzere Baulose fest, dies würde aber zu unwirtschaftlichen Vergaben führen und hätte mehrmalige Behinderungen zur Folge.

So ergibt sich, dass während der dreimonatigen Sommerreisezeit dennoch Baustellen anzutreffen sind. Die warmen Temperaturen und trockenen Witterungsbedingungen wirken sich positiv auf die Qualität der Bauleistung aus, die längere Helligkeit verkürzt die Bauzeit. Da viele Instandsetzungsarbeiten nur bei bestimmten Temperaturen, Tageslicht und bei

bestimmter Luftfeuchtigkeit ausgeführt werden können, finden diese Arbeiten vermehrt im Sommer statt. Als Faustregel gilt hier: Je besser die Witterung und je länger die Tage, desto kürzer auch die Bauzeit.

Wir vermeiden allerdings, dass zu Beginn und zum Ende der Reisezeit Baustellen eingerichtet oder abgebaut werden, da dies zu erheblich größeren Eingriffen in den fließenden Verkehr und damit zu erhöhter Stauwahrscheinlichkeit führt.

In den Ferien sind insbesondere auf Bundes-, Landes-, oder Kreisstraßen weniger Pendler unterwegs. So können in den Regionen Straßen gesperrt werden, die während der Schulzeit nicht gesperrt werden könnten.





Schon wieder Baustelle...

Warum wird manchmal an derselben Stelle nach kurzer Zeit schon wieder gebaut? Mängel in der Bauausführung oder fehlerhaftes Baumaterial können dafür sorgen, dass gerade fertig gestellte Strecken wieder Schäden aufweisen. Treten diese Mängel kurz nach der Fertigstellung auf, so muss die ausführende Firma nachbessern. Man spricht dann von Gewährleistungsarbeiten.

Ein weiterer Grund sind witterungsbedingte Unterbrechungen. Eine große Baustelle muss witterungsbedingt manchmal in zwei Bauetappen aufgeteilt werden. In der Winterpause wird die Straße dann provisorisch befestigt, damit die Autofahrer sie während der Pause uneingeschränkt befahren können. Kann man nach dem Winter wieder bauen, wird die Baustellenverkehrsführung wieder aufgebaut. Auch kommt es vor, dass eine Baustellenverkehrsführung auf einem bereits erneuertem Autobahnabschnitt aufgebaut wird, um die Gegenfahrbahn sanieren zu können.

Schlafende Baustellen?

Straßenbau hängt stark von der Witterung ab. Eine große Rolle spielen dabei die Temperaturen. Asphalt kann erst bei konstanten Luft- und Bodentemperaturen von mindestens 5 Grad und, je nach Mischgutart, 10 Grad Celsius (auch in der Nacht) aufgebracht werden. Werden diese Temperaturen, insbesondere im Frühjahr oder Herbst nicht dauerhaft erreicht, sollten die Arbeiten nicht stattfinden.

Arbeiten sind wetterabhängig

Bei Regen oder Schneefall müssen bestimmten Arbeiten pausieren. So muss es zum Beispiel für Markierungsarbeiten trocken sein. Auch bei Arbeiten auf Brücken rund um den Korrosionsschutz oder bei Abdichtungsarbeiten darf es nicht regnen.

Kaum Bautätigkeiten sieht man zudem, wenn der neue aufgebraute Asphalt auskühlt. Das kann bei Asphalt

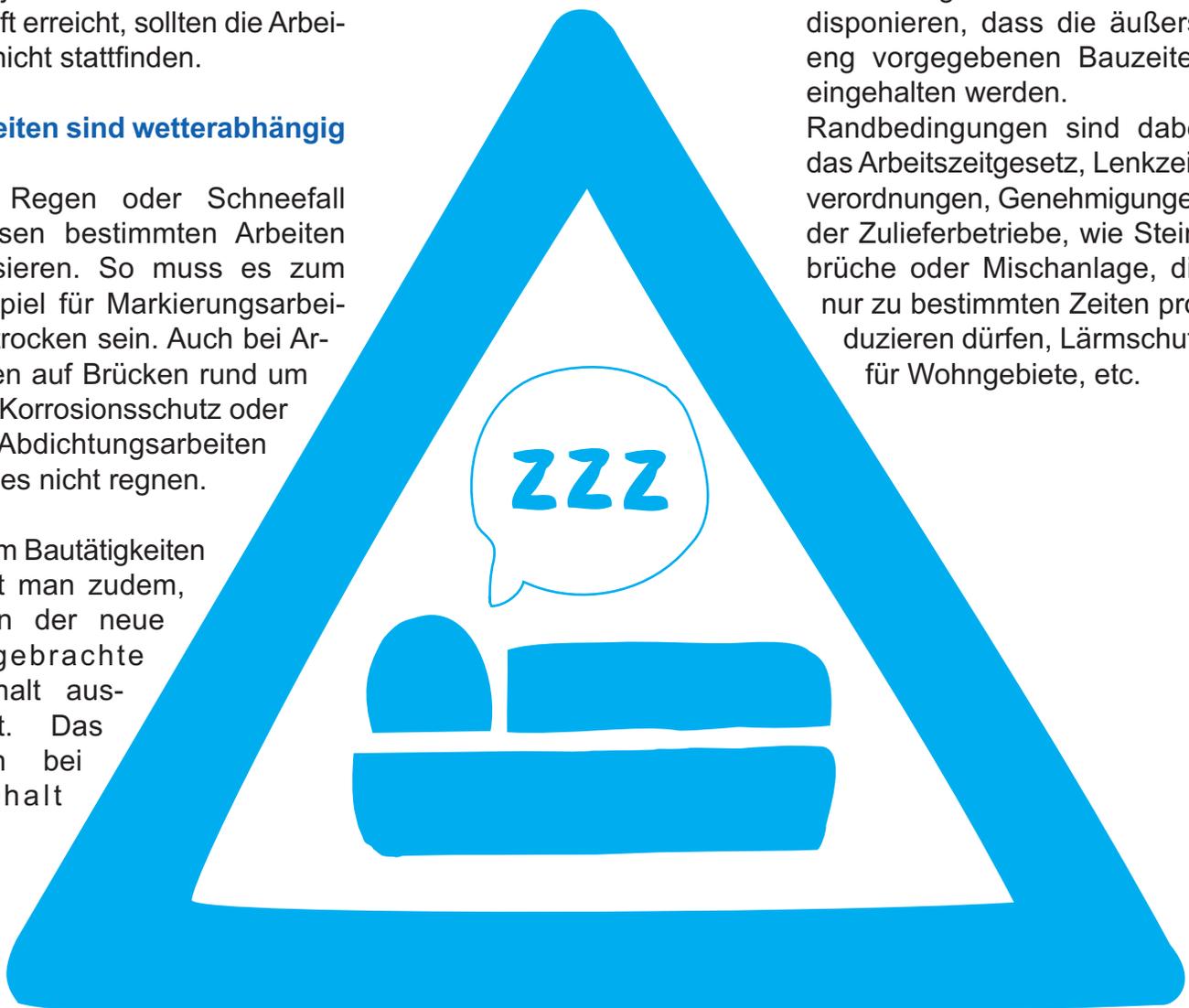
bis zu zwei Tagen dauern. In dieser Zeit darf niemand den frischen Belag befahren. Gleiches gilt für Fahrbahndecken aus Beton. Hier dauert es sogar noch länger, bis die Betondecke ausgehärtet ist.

Und dann gibt es Baustellen, auf denen im „Verborgenen“ gearbeitet wird – zum Beispiel unter der Brücke oder im Innern der Brücke.

Randbedingungen müssen eingehalten werden

Die Auftragnehmer müssen so disponieren, dass die äußerst eng vorgegebenen Bauzeiten eingehalten werden.

Randbedingungen sind dabei das Arbeitszeitgesetz, Lenkzeitverordnungen, Genehmigungen der Zulieferbetriebe, wie Steinbrüche oder Mischanlage, die nur zu bestimmten Zeiten produzieren dürfen, Lärmschutz für Wohngebiete, etc.





Nachtbaustellen - Nicht immer die Lösung

Nacht- und Wochenendbaustellen behindern in der Regel den Verkehr weniger. Doch sie sind nicht immer die Lösung: In der Nacht gibt es ein erhöhtes Gefahren- und Unfallpotential für Arbeiter und Autofahrer. Dies liegt unter anderem am menschlichen Biorhythmus und an den schlechteren Sichtverhältnissen. Tendenziell ist aufgrund der ungünstigen Sichtverhältnisse auch eine geringere Qualität der Bauleistungen festzustellen.

Auch Mischanlagenbetrieb und Zulieferverkehre sind bei Nacht nicht immer möglich, so dass dann bestimmte Arbeiten nicht ausgeführt werden können. Hinzu kommen die Mehrkosten für Beleuchtung, Nachtzu-

schläge und Leistungsminde-

zung. Ebenfalls spielt die Einhaltung der Lkw-Lenkzeiten dabei eine entscheidende Rolle; Ersatzfahrer müssen zur Verfügung stehen.

Nachtbaustellen sind für längere Erhaltungsmaßnahmen nicht geeignet, da die Bauleistung in einer kurzen Zeitspanne erbracht werden muss.

Baustellen an Wochenenden sind kostenintensiv. Es müssen Zuschläge auf Löhne und Materiallieferungen gezahlt werden. Zudem sind die Vorga-

ben des Arbeitsschutzgesetzes zu beachten. Für die Bauarbeiter beträgt die reguläre Arbeitszeit 40 Stunden pro Woche.



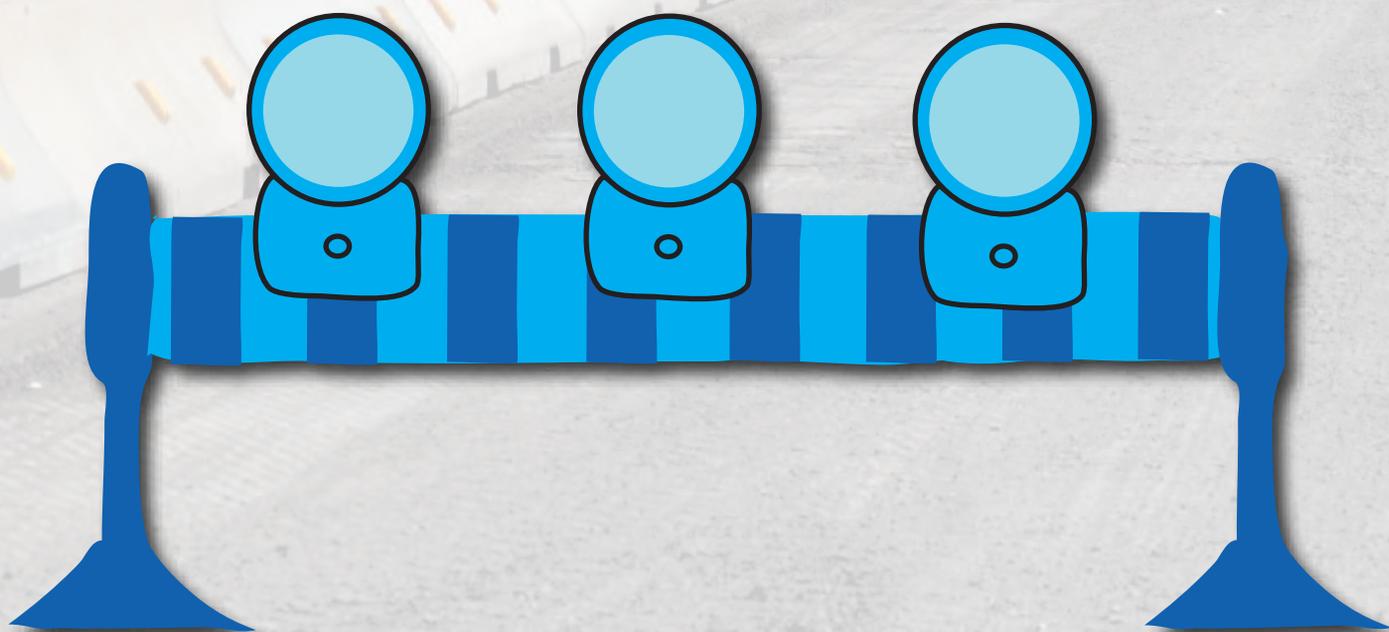
Damit wir alle sicher an unser Ziel kommen

Die Höchstgeschwindigkeit in der Baustelle beträgt in der Regel 80 km/h. Bei erhöhter Gefährdung, wie beispielsweise engen Einfahrten, Kurven oder Brücken, an denen die Fahrstreifen enger werden, reduzieren wir aus Gründen der Verkehrssicherheit streckenweise auf 60 km/h, in besonderen Einzelfällen auf 40 km/h.

Die Geschwindigkeitsbegrenzungen sind nicht zum Spaß und auch nicht, um die Autofahrer zu ärgern, sondern aus Si-

cherheitsgründen notwendig und unbedingt einzuhalten. Gleiches gilt für genügend Sicherheitsabstand. So können Unfälle – und damit auch Staus – verhindert werden und die Menschen, die in der Baustelle arbeiten, werden geschützt.

Wer sich auf dem linken, meist schmaleren Fahrstreifen insbesondere beim Überholen von Lkw unsicher fühlt, sollte rechts fahren.



Rettungsgasse rettet Leben

Nach einem schweren Unfall zählt jede Minute, um das Leben der Verunglückten zu retten – deshalb ist es wichtig, dass Rettungskräfte schnell die Unfallstelle erreichen. Autofahrer sind deshalb verpflichtet bei einem Stau auf mehrspurigen Straßen eine Rettungsgasse zu bilden.

Dabei – so heißt es in der entsprechenden Vorschrift der Straßenverkehrsordnung - ist die Rettungsgasse bei zwei Fahrstreifen in der Mitte zu bilden: Autos auf dem linken Fahrstreifen müssen also an den linken Fahrbahnrand fahren, die auf der rechten Spur an den rechten Fahrbahnrand.

Bei mehrspurigen Autobahnen ist die Rettungsgasse zwischen dem äußersten linken und der direkt rechts daneben liegenden

Fahrspur zu bilden. Der Standstreifen ist als Zufahrt zu den Einsatzstellen nicht geeignet, weil er oft nicht durchgehend ausgebaut oder von liegengelassenen Fahrzeugen blockiert sein kann.

Eine Rettungsgasse zu bilden ist also gesetzlich vorgeschrieben, es ist kein zuvorkommendes Verhalten den Rettungskräften gegenüber. Autofahrer, die keine Rettungsgasse bilden, müssen mit einem Bußgeld von 20 Euro, unter Umständen sogar mit einer Anzeige rechnen.

Befahren werden darf die Rettungsgasse ausschließlich mit Polizei- und Hilfsfahrzeugen. Dazu zählen Rettungsdienst, Feuerwehr, Polizei, Krankenwagen, Arzt- und Abschleppfahrzeuge.

So funktioniert die Rettungsgasse



Die Geschwindigkeit verringern und langsam an den Fahrbahnrand fahren.



Das Fahrzeug parallel zur Fahrtrichtung ausrichten, damit das Heck nicht in die Rettungsgasse ragt.



Ausreichend Abstand zum Vordermann lassen, um reagieren zu können.



Wenn das erste Einsatzfahrzeug vorbei ist, die Rettungsgasse nicht wieder schließen, sondern weiterhin Platz lassen. Die Rettungsgasse so lange offen halten, bis der Verkehr wieder rollt.

