

politik und wirtschaft

Schatten über Schweizer Baustellen

Das Konsortium Eurotest hat vier Schweizer Autobahnbaustellen getestet; diese belegen trotz Schwachstellen, welche die Sicherheit der Autofahrer beeinträchtigen, mit drei «gut» und einem «ausreichend» einen Platz im Mittelfeld.

Autobahnbaustellen sind oft Schauplatz dramatischer Unfälle. Deshalb führt das von 14 europäischen Automobilclubs – darunter auch dem TCS – gebildete Konsortium Eurotest regelmässig Untersuchungen über deren Sicherheit durch. Bei 53 Baustellen in zehn Ländern wurden nicht weniger als 81 Punkte geprüft, von der Signalisation über den Strassenzustand bis hin zur Anzahl verfügbarer Fahrspuren. An Bord eines mit ultramodernen Instrumenten aus den Labors der Universität Dresden versehenen Spezialfahrzeugs massen Experten von Eurotest die Effizienz und die Sicherheit der Installationen, und zwar bei Tag und bei Nacht. Am besten schnitten dabei Grossbritannien, Österreich und Frankreich ab, während Italien zusammen mit Kroatien die rote Laterne bildet.

Schlechte Beleuchtung

Hierzulande wurden vier Baustellen bewertet (siehe Tabelle). Die Ergebnisse: Note «gut» für Vevey-Semsales (A12), Erstfeld-Amsteg (A2) und Basel-Augst (A2/A3) sowie «ausreichend» für Kriegstetten-Oensingen (A1). Insgesamt schneidet also die Schweiz besser ab als 2005, beurteilte doch Eurotest damals nur eine einzige der vier Schweizer Baustellen als «gut», während die drei anderen bloss ein «ausreichend» erhielten.

Die Experten begrüssen insbesondere die meist mit Notrufsäulen versehenen Haltebuchten für Pannenfahrzeuge sowie die Videoüberwachung rund um die Uhr, dank welcher sich jeder Zwischenfall innerhalb einer Stunde beheben lässt. Lobenswert finden sie auch die Bestrebungen der Baustellenbetreiber, durch Medien und Internet das Publikum über den Stand der Arbeiten zu infor-

Mathias Wysesbach



Bei Dämmerung oder schlechtem Wetter sind die orangen Streifen bei Baustellen schlecht sichtbar.



Störungen stehen bevor.

mieren und den Autofahrern Ratsschläge für ihre Sicherheit zu erteilen. Zu den negativen Punkten, auf welche die Experten aufmerksam machen, gehören die Beleuchtung und die ungenügende Fahrbahnmarkierung, die bei Nacht Verwirrung auslösen kann: «Häufig anzutreffende Mängel auf Schweizer Autobahnen sind fehlende Warnblinklichter vor Baustellen sowie eine ungenügende Beleuchtung der Ein- und Ausfahrten, ebenso schlecht erkennbare Bodenmarkie-

Baustellentest 2006: Schweizer Testresultate

Anteil an Bewertung		Länge in km	Beschreibung (Planierung, Verständlichkeit)		Verkehrsführung	Qualität Fahrbahn	Orientierung bei Nacht (u.a. Markierung)	Information (Dauer, Länge, Medien)	Gesamt
			40%	40%					
Vevey	A12	12	++	○	++	-	○	+	
Erstfeld	A2	10	+	○	-	+	-	+	
Basel	A2/A3	12	+	+	++	--	--	+	
Oensingen	A1	19	+	-	++	-	++	○	

Bewertung
 ++ = sehr gut - = mangelhaft
 + = gut -- = sehr mangelhaft
 ○ = ausreichend

rungen der Fahrstreifen. Überdies werden die Strassenbenutzer nur lückenhaft mit Hinweistafeln über die Länge, Dauer und Art der Baustelle informiert.»

Gelb besser als Orange

Bei Oensingen (A1) und Vevey (A12) beanstandeten die Fachleute, dass die Autobahnausfahrten nachts nicht beleuchtet sind, und in Basel (A2) sowie Oensingen (A1) bestehen die Streifen zur Fahrspurmarkierung nicht aus reflektierendem

Material. Im Endeffekt lassen die Sichtverhältnisse nachts bei drei der vier Baustellen zu wünschen übrig, wodurch die Automobilisten nicht optimal geführt werden.

In dieser Beziehung meinen verschiedene Spezialisten für Verkehrssicherheit, dass sich die Schweiz aufgrund der grossen Erfahrung der europäischen Nachbarn eine typisch helvetische Spezialität überdenken: die Verwendung oranger Streifen, um die Mittellinie und die seitlichen Begrenzungen der ▶

«Eine Abkehr von Orange ist nicht angezeigt»

«Touring»: Zwei «gut» und ein «ausreichend»: Sind Sie zufrieden mit dem Abschneiden der vier Schweizer Baustellen im Eurotest?

Jürg Röthlisberger: Das Bundesamt für Strassen ist befriedigt zu sehen, dass unsere Baustellen im Ländervergleich als gut bewertet wurden. Wir sind auch in Zukunft sehr darum bemüht, unsere Baustellen stets zu optimieren. Unsere heutigen Baustellensignalisationen im Nationalstrassenbereich sind in Absprache mit den zuständigen Polizeistellen erprobt und gelten als verhältnismässig sicher. Sie werden laufend optimiert, grössere Gefahrenherde oder Unfallschwerpunkte sind denn auch nicht bekannt.

Weshalb haben die getesteten Baustellen punkto Beleuchtung schlecht abgeschnitten?

Hochleistungsstrassen sind generell nicht beleuchtet – mit Ausnahme von speziellen Anschlussbereichen in städtischen Gebieten. Im Baustellenbereich können als Führungshilfen, wenn die Fahrstreifen im Baustellenbereich verschwenkt werden und sofern die Situation dies gebietet, Aufbau- oder Lauflichter angebracht werden. Dabei ist auf jegliche Blendwirkung zu verzichten. Die Signalisation der Baustellen und deren optische Verkehrsführungen mit retroreflektierenden Materialien ist vollauf genügend, da die Höchstgeschwindigkeit in der Regel auf 80 km/h beschränkt ist.

Wäre es dennoch nicht angebracht, bei der temporären Autobahn-Bodenmarkierung von heute Orange auf Gelb umzustellen, damit die Lichter der Autos besser reflektieren?

Die Verwendung der Markierungsfarben ist international geregelt. Gemäss dem Welt-Übereinkommen von 1968 über die Strassenverkehrszeichen, welches 1993 von der Schweiz ratifiziert worden ist, dürfen für provisorische Markierungen keine Farben benutzt werden,



«Wir sind auch in Zukunft sehr darum bemüht, unsere Baustellen stets zu optimieren.»

Jürg Röthlisberger

die bereits andersweitige Bedeutung haben. Da bei uns Gelb für Fussgängerstreifen, Halteverbotslinien, Bus- und Radstreifen, etc. bereits verwendet wurde, musste eine andere Farbe gewählt werden.

Der TCS wird immer wieder auf dieses Problem aufmerksam gemacht – ist eine farbliche Änderung der Bodenmarkierung nicht möglich?

Die Expertenkommission «Markierungen» des Schweizerischen Verbands der Strassen- und Verkehrsfachleute (VSS) hat sich bereits 2003 sehr intensiv mit dieser Problematik auseinandergesetzt, und ist zum Schluss gekommen, dass die neuen Nassretroreflektierenden, wieder entfernbaren Hochqualitätsbänder den «Lichttechnischen Anforderungen an Markierungen» genügen. Eine Abkehr von der gelb-orangen temporären Markierung ist somit unverhältnismässig und nicht angezeigt. Der Einhaltung der qualitativen Anforderung betreffend «Nassretroreflektion» gemäss den erwähnten Normen ist aber vermehrt Achtung zu schenken.

Wäre die Angleichung an europäische Normen nicht dennoch wünschenswert?

Dieser Prozess hat bereits unter der Ägide des VSS begonnen.

Interview: Jacques-Olivier Pidoux

«Bei schlechtem Wetter und nachts am Limit»



«Eine Autobahnbaustelle nachts oder bei schlechtem Wetter zu passieren, ist am Limit. Die orangen Markierungen sieht man schlecht, vorab wenn sie schmutzig sind – der Kontrast ist zu gering; Gelb wäre besser.»

Bernard Perritaz, Ecuivillens (FR)



«Für uns Lastwagenfahrer sind solche Baustellen mühsam; es ist sehr eng – erst recht, wenn uns Personenwagenfahrer überholen. Die orange Markierung sieht man nachts, vor allem wenns nass ist, sehr schlecht.»

Thierry Manzato, Avenches (VD)



Farben und Provisorien verwirren oft auch bei Einfahrten.

► Fahrstreifen zu markieren. Für den gleichen Zweck ziehen neun europäische Staaten, so Grossbritannien, Frankreich, Deutschland, Österreich, Italien, Spanien und Norwegen, gelbe Streifen vor, da diese Farbe das Scheinwerferlicht besser reflektiert.

Auch wenn die gelbe Farbe auf den Schweizer Baustellen sicher nicht schon morgen eingeführt wird, so dürfte der auch im nächsten Jahr wieder stattfindende Eurotest die Behörden doch ermuntern,

die festgestellten Mängel zu beheben, die auch von Strassenbenutzern beklagt werden (vgl. Umfrage links). Es ist damit zu rechnen, dass die Schweizer Fachleute inskünftig die Qualität der Bodenmarkierungen sowie die manchmal nachahmenswerten Gepflogenheiten unserer Nachbarn besonders aufmerksam anschauen werden.

jop

Mehr über den europäischen Baustellentest 2006 erfahren Sie unter www.strada.tcs.ch.



«Die Schweizer Autobahnbaustellen sind gut signalisiert. Aber die orange Farbe ist nachts und wenns nass ist, kaum wahrnehmbar. Ich war kürzlich in Slovenien; die benützen ein Grün, das sehr gut sichtbar ist.»

Günther Ertle, München (D)



«Man könnte die Sichtbarkeit in der Nacht verbessern, wenn man am Boden gelbe Bänder anbringen würde, die sich besser vom dunklen Belag abheben. Vielbefahrene Bänder sind übrigens tendenziell weniger sichtbar.»

Paul Kalbermatten, Brig



«Auch wenn die Baustelle sehr lang ist, so bietet sie für uns und den Camper keinerlei Probleme. Wir finden, alles sei gut organisiert und signalisiert. Man muss natürlich sehr aufmerksam sein, aber wo nicht?»

Kurt Traxel und Monika Arnold, Altdorf



«Es ist schwieriger und gefährlicher geworden. Gewisse Ausfahrten sind sehr kurzfristig angesetzt. Man muss sich sehr konzentrieren; dies gilt vorab für Autofahrende, welche selten diese Strecke benützen.»

Mentar Memisi, Derendingen

Interviews: jop/hwm

kommentar

Nachts bedeutet Erkennbarkeit Sicherheit

Ist Orange oder Gelb bei Dunkelheit besser erkennbar? Ohne lange zu überlegen, entscheiden wir uns für die hellere Farbe, also Gelb. Eigentlich logisch, dennoch herrscht über diese augenfällige Tatsache, die auch in den Aussagen zahlreicher Autofahrer zum Ausdruck kommt (vgl. nebenstehende Statements), noch keine Einigkeit. Davon zeugt der Baustellen-Eurotest 2006, welcher die ungenügende Qualität der Beleuchtung und der Bodenmarkierungen – die bekannten orangen Streifen – auf Schweizer Strassen rügt.

In einem Fall, beim Abschnitt Kriegstetten–Oensingen (A1), stiessen die Eurotest-Experten sogar auf nicht reflektierende orange Streifen. Es ist leicht vorstellbar, welche grosse Mühe die Autofahrer bekunden, sich bei Nacht oder schlechtem Wetter zu orientieren und die vielen tückischen Stellen einer Baustelle rechtzeitig zu erkennen. Umso mehr, als die Sichtbarkeit der orangen Streifen durch die roten Rückleuchten der Fahrzeuge noch verschlechtert wird. Angesichts dieser Risiken stellt

sich die Frage, ob unsere eidgenössischen Vorschriften bezüglich Materialqualität genügend streng sind. Die Lektüre der Schweizer Norm für die Signalisation von Baustellen auf Autobahnen und Autostrassen wirkt alles andere als beruhigend.

Sie verlangt zwar, dass jede durch eine Baustelle bedingte neue Verkehrsführung mittels einer weisen oder gelb-orangen Markierung signalisiert werden muss; reflektierendes Material ist aber nicht zwingend vorgeschrieben. Wirklich bedauerlich, wäre dies doch ein erster Schritt, um der Sicherheit der Automobilisten vermehrt Rechnung zu tragen. In einer zweiten Phase sollte die Wahl der orangen Farbe für die Bodenmarkierung in Frage gestellt werden.

Wenn in neun europäischen Ländern gelbe Streifen vorgeschrieben sind, ist dies kein Zufall. Von deren besserer Erkennbarkeit kann sich nämlich jeder Autofahrer, der einmal in Frankreich, Deutschland oder Italien unterwegs ist, mit eigenen Augen überzeugen.

Jacques-Olivier Pidoux