



# Autobahn-Baustellen nicht über alle Zweifel erhaben

**Autobahn-Baustellen werden immer wieder zum Schauplatz tragischer Unfälle. Deshalb hat das europäische Konsortium Eurotest auf 50 Baustellen in elf Ländern, darunter die Schweiz, einen Sicherheitstest durchgeführt.**

Die ganze Schweiz war erschüttert über den tragischen Autounfall von Miss Suisse Romande, Antonella Lama und ihrem Bruder, deren Fahrzeug am 17. Juli in der Nähe einer Baustelle bei Parma von hinten gerammt wurde. Diese Tragödie, die zwei junge Menschen dahinraffte, ist leider kein Einzelfall.

Wie diese schrecklichen Meldungen bezeugen, sind Baustellen auf Autobahnen äusserst heikle Zonen, in denen die Automobilisten oftmals Schwierigkeiten mit der Orientierung bekunden, besonderes nachts oder bei schlechtem Wetter. Deshalb ist es wichtig, klare Signale anzubringen und gute Bedingungen für möglichst flüssigen Verkehr zu schaffen, um allzu abrupte Tempo- oder Richtungsänderungen zu verhindern. Unter diesem Gesichtspunkt wurden zwischen Februar und April dieses Jahres 50 Autobahn-Baustellen von Experten der Universität Dresden im Auftrag von Eurotest untersucht, einem Konsortium, das 15 Automobil- und Tourismus-Organisationen umfasst, darunter auch den TCS.

Bei diesem ersten derartigen europäischen Baustellen-Test, der elf Länder abdeckt, erhielt das Trio Österreich, Deutschland und Grossbritannien die besten Noten, während Italien und Spanien mit beun-

ruhigenden Resultaten am schlechtesten abschnitten.

## Psychologische Unterstützung

Die Schweiz befindet sich in der Mitte der Skala. Insgesamt sind die Einrichtungen in unserem Land zwar befriedigend (siehe Kasten), aber es gibt dennoch einige Lücken zu verzeichnen: «50% der in der Schweiz getesteten Baustellen weisen eine ungenügende Trennung der Fahrbahn auf und besitzen keinerlei Not-Warnsystem. Ausserdem verfügt einzig die Baustelle des Tunnels von Glion auf der A9 bei Mon-

treux (VD) über Blinklichter, die nachts nicht blenden», heisst es im Bericht. Ferner bedauern die Experten das Fehlen von Schildern, welche die Länge des Arbeitsbereichs spezifizieren und während der Strecke jeweils über die restliche Distanz informieren. Und: «Solche Schilder helfen den Autofahrern, Verkehrsbehinderungen zu akzeptieren.» Der Test soll in erster Linie die Behörden dazu bringen, bestimmte Mängel zu beheben. In einem zweiten Schritt geht es aber auch um die Ausarbeitung einheitlicher europäischer Standards, da

heute noch jedes Land seine eigenen Regeln anwendet. Die Folge davon ist, dass beim Überqueren jeder Grenze die Verkehrssignale sowie die Farben der Markierungen ändern, was die Automobilisten verunsichert. Der europäische Baustellen-Test, der 2006 wiederholt werden wird, ermöglicht es jedem Land, sich von den Praktiken der Nachbarn inspirieren zu lassen, was zur Verbreitung einheitlicher Normen beiträgt. **Jacques-Olivier Pidoux**

Die Resultate des Eurotests finden Sie unter [www.eurotestmobility.com](http://www.eurotestmobility.com). Siehe auch Interview Seite 8.



Der Experte analysiert die neuen Daten auf seinem Laptop.

## Ihre Meinung interessiert uns

Autobahn-Baustellen gehören zum Alltag der Automobilisten. Ihre Meinung und Erfahrungen sind deshalb gefragt. Schreiben Sie uns aber möglichst kurz und bündig. Insbesondere interessiert uns, ob die vorhandenen Einrichtungen Ihrer Meinung nach ein sicheres Fahren ermöglichen. Unsere Adresse: Redaktion Touring, «Baustelle», Maulbeerstrasse 10, 3001 Bern, E-mail: [touring@tcs.ch](mailto:touring@tcs.ch). **tg**



Mathias Wylsenbach

Wenn lediglich Pfosten die Fahrbahnen abgrenzen, besteht Kollisionsgefahr.



Ein konstantes Tempo sorgt für flüssigen Verkehr.



Ein Schild, das viele Autofahrer fürchten.

## Schweizer Baustellen: nicht berauschend

Im Rahmen von Eurotest wurden vier Autobahnbaustellen in der Schweiz auf Herz und Nieren geprüft. Nachfolgend gerafft die positivsten und negativsten Punkte.

### Wiggertal (AG)

■ **A2**, Erneuerung der Fahrbahn  
10 Kilometer, bis November 2005

■ **Note:** gut

■ **Plus**

- Anzahl der Fahrspuren nicht reduziert
- Baustelle nachts übersichtlich, Leit- und Schutzzeilen mit Reflektoren ausgestattet
- Gegenverkehr durch Leit-/Schutzwand getrennt
- Pannenbuchten mit Notrufen ausgestattet

■ **Minus**

- Hinweis auf Baustelle erst 230 Meter vorher und damit zu spät
- Fahrspur Richtung Basel sehr schmal

### Rorschach (SG)

■ **A1**, Sanierung der Fahrbahn  
17 Kilometer, bis Oktober 2005

■ **Note:** genügend

■ **Plus**

- Informationsschilder zur Art und Dauer der Bauarbeiten sowie zur Gesamt- und Restlänge der Baustelle vorhanden
- Baustelle nachts übersichtlich
- Gegenverkehr durch Leit-/Schutzwand getrennt
- Pannenbuchten mit Notrufen ausgestattet

■ **Minus**

- Keine Blinkleuchten zur Vorwarnung Richtung Brezneg
- Starker Wechsel der Fahrbahnneigung (Kante) im Verschwendungsbereich
- Nicht genügend Reflektoren auf der Schutzwand zum Gegenverkehr
- Tempolimit wechselt im Verlauf der Baustelle

### Arisdorf (BL)

■ **A2**, Sanierung der Fahrbahn  
2,5 Kilometer, bis Dezember 2005

■ **Note:** genügend

■ **Plus**

- Blinkleuchten zur Vorwarnung
- Baustelle nachts übersichtlich
- Konstantes Tempolimit von 80 Stundenkilometer ermöglicht flüssige Durchfahrt
- Fahrspuren durch gute Markierung eindeutig erkennbar

■ **Minus**

- Keine Information über Länge der Baustelle
- Gegenverkehr nicht durch Leit-/Schutzwände getrennt
- Keine Pannenbuchten
- Keine ausreichende Sicherheitszone vor dem Arbeitsbereich Richtung Bern

### Glion (VD)

■ **A9**, Sanierung der Fahrbahn  
10,5 Kilometer, bis November 2005

■ **Note:** genügend

■ **Plus**

- Stauwarnsystem vorhanden
- Alle erforderlichen Schilder vorhanden und verständlich
- Baustelle nachts übersichtlich
- Konstantes Tempolimit von 80 Stundenkilometern ermöglicht flüssige Durchfahrt

■ **Minus**

- Keine Informationsschilder zur Art, Länge und Dauer der Bauarbeiten
- Anzahl der Fahrspuren reduziert
- Gegenverkehr nicht durch Leit-/Schutzwände getrennt
- Keine Pannenbuchten

# Das Bundesamt für Strassen verspricht «Besserung»

Jürg Röthlisberger, Vizedirektor beim Bundesamt für Strassen, kommentiert im nachfolgenden Interview den Eurotest «Baustellen 2005» und stellt Massnahmen vor, welche die Sicherheit der Autofahrer erhöhen sollen.



Um die Arbeiten zu verkürzen, sollen die Schichten verlängert oder vermehrt werden.

Keystone

**«Touring»:** Drei von vier geprüften Baustellen in der Schweiz wurden mit «ausreichend» bewertet, nur eine erhielt die Note «gut». Sind Sie mit diesem Ergebnis zufrieden?

*Jürg Röthlisberger:* Beim Studium der detaillierten Ergebnisse stelle ich fest, dass die positiven Punkte gegenüber den negativen überwiegen. Die Mehrzahl der Schwächen sind uns bekannt, und wir arbeiten an ihrer Beseitigung.

**Warum erreicht die Schweiz nicht den Level der führenden Länder Deutschland, Österreich oder Grossbritannien?**

Zum grossen Teil wegen des hohen Alters unseres Strassennetzes, das vor fast 45 Jahren gebaut wurde, und wegen der hügeligen Topografie unseres Landes. Die Normen waren damals weit weniger streng. Daraus ergibt sich die ungenügende Breite der Autobahnen und an gewissen Stellen das Fehlen eines Pannestreifens. Viele gegenwärtige Baustellen haben übrigens den Zweck, diesen Rückstand aufzuholen. Da jedoch Platz überall Mangelware ist, führen die Arbeiten zwangsläufig zu Engpässen. Diese Situation ist zweifellos un-

befriedigend, aber gerade dank dieser Anpassungen können verbreiterte Abschnitte mit höherem Komfort und mehr Sicherheit für die Benutzer in Betrieb genommen werden.

**Bei den vier in der Schweiz geprüften Baustellen gibt es signifikante Differenzen. Handelt jeder Kanton nach eigenem Ermessen, ohne die gültigen Normen zu beachten?**

Nein. Die Normen gelten für alle, aber da die Durchführung der Arbeiten in erster Linie den Kantonen obliegt, gibt es in der Praxis Unterschiede. Die operative Leitung der Baustellen durch die Kantone gehört allerdings bald der Ver-

**«Leider ist der Handlungsspielraum sehr klein.»**

gangenheit an. Mit der Einführung des neuen Finanzausgleichs am 1. Januar 2008 übernimmt eine zentrale Stelle die Führung. Auf diese Weise werden wir gemäss unseren strategischen Zielen namens «UPlanS» sämtliche Unterhaltsarbeiten koordinieren können. So lassen sich Ungereimtheiten vermeiden, welche die Strassenbenutzer verärgern, etwa zwei Baustellen innerhalb weniger Kilometer oder mehrere unkoordinierte Arbeiten nacheinander auf dem gleichen Abschnitt.

**Was wird nun konkret ändern?**

Das Bundesamt für Strassen wird eine wichtigere Rolle spielen. Mit dem neuen Finanzausgleich werden wir oberster Bauleiter auf den Nationalstrassen. Die zentralisierte Verwaltung wird die Kosten verringern und die Verkehrsbehinderungen auf ein Minimum beschränken. So sind wir besser in der Lage, unsere auf drei Prinzipien basierende «UPlanS»-Strategie umzusetzen: Auf dem gleichen Abschnitt werden frühestens 15 Jahre nach der letzten Intervention neue Sanierungsmassnahmen durchgeführt. Zwei in Reparatur befindliche Strassenstücke müssen min-

destens 30 Kilometer auseinander liegen. Ausserdem werden wir generell mit Anreizen zur Verkürzung der Bauzeit operieren.

#### Mit welchen zum Beispiel?

Die mit den Reparaturen beauftragte Firma muss eine von der Dauer der Arbeiten abhängige Abgabe entrichten. Sie ist umso höher, je länger es dauert. Dies ist ein Anreiz, die Baustelle im Schichtbetrieb ohne Unterbruch zu bewirtschaften, auch abends, nachts und an Feiertagen.

#### Leiden da nicht die Arbeitsbedingungen auf den Baustellen?

Man wird wachsam bleiben müssen, aber in der heutigen Zeit nimmt niemand mehr Baustellen in Kauf, die aus Rücksicht auf Arbeitszeiten unnötig lange dauern.

## «Heute gibt es keine ewigen Baustellen mehr.»

#### Wird die Schweiz dank dieser neuen Organisation, die nun schrittweise bis zum Inkrafttreten des neuen Finanzausgleichs eingeführt wird, ihre Klassierung beim kommenden Eurotest 2006 verbessern können?

So ist es. Zusätzlich können die Ausgaben reduziert werden, was die Steuerzahler freuen dürfte.

#### Die Baustellen führen zu Beschwerden verschiedenster Art. Warum entstehen sie genau in der Hauptreisezeit während der Sommerferien? Gibt es keine Möglichkeit, sie zu verschieben?

Leider ist der Handlungsspielraum sehr klein. Die Baustellen-Saison beginnt Mitte April und dauert

bis Ende Oktober. Ausserhalb dieses Zeitraums verunmöglicht die Witterung jede Intervention, abgesehen beispielsweise von Arbeiten an der Elektronik in Tunnels. Aber wir nehmen auf den Sommerverkehr überall Rücksicht, wo es in unserer Macht steht. So wurden etwa in Arisdorf die Bauarbeiten im Juni und August unterbrochen.

#### Die Autofahrer wundern sich oft über Baustellen, die signalisiert bleiben, obwohl dort gar nicht gearbeitet wird.

Solche Situationen gibt es in der Tat, aber wegen der kürzlich eingeführten Anreize – zum Beispiel die von der Dauer der Bauarbeiten abhängigen Abgaben – sollten sie immer seltener werden. Zudem verlangen wir in den Ausschreibungen den Einsatz von zwei Schichten – 8 Stunden, damit ohne Unterbruch zwischen 6–7 Uhr morgens bis 22 oder 23 Uhr nachts gearbeitet werden kann. Noch idealer ist es, wenn eine Firma gar drei Achtstunden-Schichten anbietet. Es kommt auch vor, dass Arbeiter unter einer Brücke tätig sind und man sie deshalb nicht bemerkt. In diesem Fall müssen die Baustellen-Markierungen aus Sicherheitsgründen dennoch stehen bleiben.

#### Man wirft den Behörden auch ihren Perfektionismus vor, der die Budgets sprengt und die Bauzeit unnötig verlängert.

Ich glaube sagen zu dürfen, dass es dank der erwähnten finanziellen Anreize heute keine «ewigen» Baustellen mehr gibt. Andererseits sind die Ansprüche der Gesellschaft in gewissen Bereichen oft enorm hoch, beispielsweise bei Lärmschutzmassnahmen. Das Anbringen solcher Wände, die manchmal die Strasse vollständig überdecken können, ist sehr zeitintensiv und führt unweigerlich zu Verkehrsbehinderungen. In diesem Balanceakt bemüht sich der Bundesrat, den Verkehrsfluss möglichst wenig zu beeinträchtigen, gleichzeitig aber auch den legitimen Bedürfnissen der Anwohner nach Ruhe genügend Beachtung zu schenken.

#### Welches wird die nächste grosse Baustelle sein?

Der 18 km lange Abschnitt Niederbipp–Luterbach auf der A1 zwischen Bern und Solothurn wird 2006 und 2007 etappenweise saniert. Da es sich um eine stark frequentierte Achse handelt, ist mit beträchtlichen Verkehrsbehinderungen zu rechnen. Interview: Jacques-Olivier Pidoux



Oft wirds eng, sehr eng.



### Zur Person

Jürg Röhli

**Alter:** 41

**Zivilstand:** verheiratet, 2 Kinder.

**Funktion:** Vizedirektor im Bundesamt für Strassen und Abteilungsleiter Strasseninfrastruktur.

**Hobbys:** Fischen, Rad- und Skifahren, Familie.

**Könnten Sie ohne Auto leben?** Heute nicht, es ist zu praktisch.

**Ziehen Sie eine Marke vor?** Nein, ich wähle den Wagen, der am besten meinen Bedürfnissen entspricht.

**Würden Sie bei einem Benzinpreis von 2 Fr./l weniger fahren?** Nein, wie die meisten Schweizer. Bei 5 Franken pro Liter vielleicht...

jop