

In der Schweiz erklingt sicher keine Lobeshymne

Experten aus ganz Europa nahmen Schweizer Autobahn-Baustellen unter die Lupe. In ein Loblied konnten sie nicht einstimmen. Im Gegenteil.

› Insgesamt wurden fünf Baustellen getestet. Ein Mal gut (A3, Richterswil-Wollerau), zwei Mal ausreichend (A1, Wettingen-Dietikon und A4, Urdorf-Uitikon) und zwei Mal mangelhaft (A12, Bern-Flamatt und A5, Cornaux-La Neuveville). So sieht das doch ziemlich durchgezogene Ergebnis für die Schweiz aus.

Sechs Testkriterien | Basis für den Test bildete die Studie «Arrows» (Advanced Research on Road Work Zone Safety Standards in Europe) der Europäischen Kommission. Es ist das bislang einzige Grundlagenwerk zu diesem Thema in Europa. Daraus wurde eine umfangreiche Checkliste erarbeitet. Sie beinhaltet die wichtigsten sicherheitstechnischen Belange, jedoch auch Fragen zum Aufbau und zur Qualität einer Baustelle. Sechs Kriterien wurden in der Folge überprüft: Beschilderung und

Markierung, Fahrsicherheit, Verkehrsführung, Anforderungen bei Dunkelheit, sicherheitsrelevante Einrichtungen (zum Beispiel Pannenbuchten oder Standstreifen) und Information der Automobilisten. Am stärksten ins Gewicht fielen dabei die beiden erstgenannten Kriterien.

Mit diesem Raster begutachteten die Spezialisten denn auch die fünf eingangs erwähnten Baustellen in der Schweiz. Ihr Fazit ist eher durchgezogen: «Defizite tauchten vor allem bei den sicherheitsrelevanten Einrichtungen auf», halten sie in ihrem Bericht fest.

Gefahr für Arbeiter | Teilweise fehlten die Pannenbuchten und es seien (dies zieht sich wie ein roter Faden durch alle getesteten Baustellen in der Schweiz) grosse Mängel bei der sicheren Abtrennung des Arbeitsbereiches festgestellt worden. «Dies

ist nicht nur für die Autofahrer, sondern auch für die Bauarbeiter gefährlich», wird hervorgehoben. Ebenfalls bemängelt wird das Fehlen einer umfassenden und klaren Information der Autofahrer. Dazu steht im Bericht: «Vielfach fehlten Informationstafeln mit dem Anlass, der Dauer sowie der Gesamt- und Restlänge im Baustellenbereich.» Und: Hinweisschilder, zum Beispiel für eine Verschwenkung, würden entweder fehlen oder seien an der falschen Stelle aufgestellt worden. Zu guter Letzt: «Auch auf eine ordnungsgemässe Markierung der Fahrbahn sollte man sich in der Schweiz nicht verlassen. Den Tiefpunkt setzte (am Testtag) die Baustelle auf der A5. Die breite Fahrbahn war schlampig markiert, so dass für die Autofahrer unklar blieb, ob ein oder zwei Fahrspuren vorhanden waren.

Fortsetzung auf Seite 9



Baustelle bei	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
Richterswil	A3	1,1	25.5.	o	+	++	-	++	-	+
Dietikon	A1	4,5	26.4.	--	+	-	-	-	-	o
Zürich	A4	4,5	26.5.	--	o	--	++	k.W.*	--	o
Bern	A12	8,6	25.5.	-	o	-	--	-	--	-
Neuenburg	A5	7,8	27.4.	--	o	o	o	--	-	-

¹ Autobahn ² Länge in km ³ Testzeitpunkt ⁴ Beschilderung/Markierung: Platzierung und Erkennbarkeit, Qualität und Eindeutigkeit Fahrbahnmarkierung (25%) ⁵ Verkehrsführung: Reduzierung/Verschwenkung Fahrspuren, Ein- und Ausfahrten (20%) ⁶ Sicherheitsrelevante Einrichtungen: Pannenbuchten, Standstreifen, Sicherheitszonen Arbeitsbereich (10%) ⁷ Fahrsicherheit: Fahrbahnbreite, Trennung des Gegenverkehrs (30%) ⁸ Anforderungen bei Dunkelheit: Erkennung Beschilderung, Reflektoren, Beleuchtung (10%) ⁹ Information: Dauer, Länge (5%) ¹⁰ Gesamturteil (Zahlen in Klammern: Gewichtung in Prozent)

* Keine Wertung da Baustelle bei Nacht gesperrt

Bewertung: ++ sehr gut + gut o ausreichend - mangelhaft -- sehr mangelhaft





Baustellen unter der Lupe: Aug' in Aug' mit dem Verkehr. Arbeiten auf der A12 bei Bern (kleine Bilder, oben links und unten rechts). Hinweistafel auf der A5 bei Cressier und eine heikle Auffahrt auf die gleiche Autobahn.



Für den optimalen Schutz der Arbeiter auf Autobahn-Baustellen muss noch viel getan werden.

Bilder: Martin Lobsiger

Fortsetzung von Seite 6

50 Baustellen getestet | Der Test der Autobahn-Baustellen wurde bereits zum dritten Mal in Folge durchgeführt. Er fand im Rahmen des internationalen Programms «Eurotest» statt, an dem sich in diesem Jahr insgesamt 16 Automobilclubs aus 15 euro-

päischen Ländern beteiligten. Mit dabei war auch der Touring Club Schweiz (TCS). Quer durch Europa wurden insgesamt 50 Baustellen getestet. < **Stefan Senn**

Touring-Info
 Unter www.strada.tcs.ch ist mehr über den europäischen Baustellenfest zu erfahren. Weitere Infos zum Thema: www.sistra.ch

So kommen Sie sicher durch die Baustelle

- Rechnen Sie im Ausland mit unterschiedlichen Regelungen, andersfarbigen Fahrbahnmarkierungen und unbekanntem oder schlecht sichtbarem Verkehrsschildern.
- An das Reissverschlussystem denken, Tempolimits strikte einhalten.
- Vergrössern Sie den Abstand zum Vordermann, und fahren Sie besonders vorausschauend. Vor allem bei einspurigen Verkehrsführungen haben Sie keine Möglichkeit auszuweichen, wenn der Vordermann plötzlich bremst. Der häufigste Unfall in der Baustelle ist der Auffahrunfall.
- Konzentrieren Sie sich auf Ihre Fahrspur, und beobachten Sie nicht längere Zeit die Umgebung. Denn: Wo man hinsieht, zieht es einen hin.
- Bei einer Panne: Warnblinkanlage, das Fahrzeug ausserhalb der Fahrspuren, zum Beispiel zwischen zwei Bakern, abzustellen, wenn keine Pannenbuchten vorhanden oder erreichbar sind. Das Fahrzeug auf der dem Verkehr abgewandten Seite verlassen und einen sicheren Platz aufsuchen. In Belgien, Italien, Kroatien, Österreich, Portugal, Slowakei und Spanien müssen alle Fahrzeuginsassen Warnwesten anziehen. Das Auto nicht zu einer entfernten Pannenbucht schieben.
- Vorsicht auch bei Nachtbauarbeiten. Besonders kritisch ist der Übergang von der beleuchteten Arbeitsstelle in die dunkle Autobahn. **tg**

Kommentar Wie lange noch?

Beim Studium der Testresultate kommt man ins Grübeln. Dass auf allen fünf Schweizer Autobahn-Baustellen einem ausreichenden Schutz für die Arbeiter kaum oder wenig Rechnung getragen wird, gibt zu denken. Zu tief in Erinnerung steckt der Unfall Ende Juni auf der A2 bei Emmen. Diesbezüglich sind die Baustellenbetreibenden gefordert. Wie sich in jüngerer Vergangenheit gezeigt hat, kann u.U. schon ein am richtigen Ort platzierter Lastwagen Abhilfe schaffen. Und dass im Test 2007 kaum ein Wort über die unsägliche Farbe der Bodenmarkierung verloren wird, verwundert auch. In der Auflage 2006 waren die orangenen Linien noch ein grosses Thema. Verschwunden sind sie hierzulande ja nicht. Nach wie vor ärgern sich Automobilisten grün und blau über die orangenen Bänder, die – je nach Witterung – nicht zu sehen sind oder sich nach kürzester Zeit vom Boden ablösen.

Der VSS (Schweizerischer Verband der Strassen- und Verkehrsfachleute) schreibt in der Norm über Signalisation von Baustellen auf Autobahnen und Autostrassen: «Eine durch die Baustelle bedingte geänderte Verkehrsführung ist durch eine neue weisse (!) oder gelb-orange Markierung oder durch gleichwertige Leiteinrichtungen zu kennzeichnen. Irreführende Markierungen sind in jedem Fall zu entfernen.»

Liegt da des Pudels Kern? Müssten bei länger dauernden Baustellen die weissen Markierungen entfernt oder überdeckt und erst dann die temporären, leuchtenden und gut sichtbaren Markierungen angebracht werden? Dieser Meinung ist auch der Schweizerische Fachverband für Sicherheit auf Strassen (Sistra). Die Farbe der Markierungen, respektive die «Intensität des Orange», beschäftigt derzeit offenbar auch das Bundesamt für Strassen (Astra). Dies mit Blick auf das Jahr 2008, wo die Regie über die Autobahnen an den Bund gehen wird. Wäre doch zu schön, wenn sich Automobilisten bald schon an «leuchtenden Einfällen» erfreuen könnten.

Es braucht nicht viel, um den Gefahrenherd Baustelle zu entschärfen. Indes, wer oft auf der Autobahn unterwegs ist und bei einer Baustelle feuchte Hände bekommt (zum Beispiel bis vor ein paar Tagen auf der geradezu abenteuerlich kurzen Auffahrt zur A12 bei Bern-Bümpliz), darf sich mit Fug und Recht die Frage stellen, wie manchen Baustellenfest es noch geben muss, bis alle Missstände behoben sind. **Stefan Senn**