Zwischen Arbeits- und Verkehrssicherheit bestehen unterschiedliche Interessen

Das Bundesamt für Strassen hat eine ausgeklügelte Organisation mit unter anderem Sicherheitsbeauftragten für bestimmte Regionen und Strecken aufgebaut. Mit sichtbaren Verbesserungen bei der operativen Sicherheit.

Esther Girsberger
ist Publizistin und Moderatorin in Zürich.

Die Autobahnen sind seit 1. Januar 2008 im Eigentum und in der Verantwortung des Bundes. Ist es seither einfacher, die Sicherheit auf den Nationalstrassen zu gewährleisten?
Ja. Einerseits können wir einen landesweiten Standard aufziehen. Anderseits haben wir uns neu organisiert, was der Sicherheit sicher nicht abträglich war.

Es gibt also bei den Sicherheitsvorkehrungen keine regionalen Unterschiede mehr?
Doch. Die Strassenunterhaltsdienste sind im Wallis anders als im Tessin und dort wiederum anders als in der Innerschweiz. Wir streben zwar ein möglichst einheitliches Sicherheitsniveau an, aber das braucht Zeit. Und gewisse regionale Unterschiede werden immer bestehen.

Wie sieht die Sicherheitsorganisation des Bundesamts für Strassen (ASTRA) heute aus?
In der Abteilung Infrastruktur ist die Koordinationsstelle operative Sicherheit, der ich als Leiter vorstehe, das Sicherheitsorgan. Seit Februar 2011 gibt es in den fünf Infrastruktur-Filialen des ASTRA den «Streckenmanager», der innerhalb seiner Filiale den Sicherheitsbelangen Rechnung trägt. Für mich noch wichtiger sind die «Sicherheitsbeauftragten Strecke» innerhalb ihrer Gebietseinheit. Sie erstellen für ihre Strecke Sicherheitskonzepte, setzen sie um, überwachen sie und sind Bindeglied zu den lokalen Ereignisdiensten, die kantonal geregelt sind. Dort sind auch die Sicherheitsbeauftragen der AS Sud angesiedelt, die Arbeitssicherheit Strassenunterhaltsdienste.

Die Sicherheitsbeauftragten Strecke sind durch das ASTRA bezahlt, die AS Sud in der Regel kantonal. Führt das nicht zu Konflikten?
Die Arbeitssicherheit ist ein Bestandteil der integralen Sicherheit, zu der noch andere Sicherheitsbereiche gehören, zum Beispiel die Verkehrssicherheit. Es liegt auf der Hand, dass Verkehrs- und Arbeitssicherheit nicht immer die gleichen Interessen vertreten. Wir haben beispielsweise im letzten Jahr eine Arbeitsgruppe für physische Abtrennungen beim Tunneldienst ins Leben gerufen. In der Westschweiz ist es üblich, bei einer Sperrung einer Tunnelröhre die im Gegenverkehr betriebene Röhre mit physischen Abtrennelementen auszustatten. Das ist zwar im Sinn der Verkehrssicherheit, nicht unbedingt aber der Arbeitssicherheit. Während des Aufstellens der physischen Trennung bei rollendem Verkehr sind die Mitarbeiter des Strassenunterhaltsdiensts einer erhöhten Gefährdung ausgesetzt. Wenn aber keine physische Abtrennung des Gegenverkehrs vorgenommen wird, kommt es immer wieder vor, dass ein Autofahrer bei freier Fahrt trotzdem zu einem Überholmanöver ansetzt. Mit möglicherweise schlimmen Folgen für die Verkehrsteilnehmer, zum Beispiel Frontalkollisionen. Bei einer physischen Trennung kann das nicht passieren.

Nach welchem Kriterium entscheiden Sie, ob physisch abgegrenzt wird oder eine Röhre gesperrt wird?
Das muss von Fall zu Fall beurteilt werden. Wir entscheiden uns also nicht grundsätzlich für das eine oder das andere. Man versucht, das Gesamtrisiko zu ermessen, das sich nicht mathematisch berechnen lässt. Entscheidend sind die Erfahrungen der in der Arbeitsgruppe Involvierten sowie die bisherigen Ereignisse. Neben der Verkehrs- und der Arbeitssicherheit gibt es ja auch noch die Interessen des Baus, denen vor allem die ständige Verfügbarkeit ein Anliegen ist.

Die Bauverantwortlichen werden Sie nicht gerade lieben.
Als Leiter Sicherheit hat man ohnehin einen schweren Stand. Das ist bei uns nicht anders als in anderen Sicherheitsbereichen. Aber damit müssen wir leben.

Eine eingeschränkte Verfügbarkeit kostet.
Die Frage der Verfügbarkeit ist ein politischer Entscheid. Natürlich geht es dabei auch ums Geld. Nehmen wir das Beispiel der Stadttangente Bern. Auch aus Sicherheits-

Der 46-jährige Berner Reto Siegenthaler hat Geografie und in einem Zweitstudium Physik studiert und 1997 seine Doktorarbeit abgeschlossen. Zuvor arbeitete er mehrere Jahre als Assistent am Geografischen Institut der Uni Bern. Während elf Jahren war er in verschiedenen Funktionen bei der ASIT AG tätig, zuletzt als Mitglied der Geschäftsleitung. Im April 2010 wurde Resto Siegenthaler zum Leiter Operative Sicherheit beim Bundesamt für Strassen ernannt. Er hat ein nicht alltägliches Hobby: Er hält und züchtet tropische Giftfrösche.
Fotos: Dani Boschung

gründen hätte man sie während ungefähr eines halben Jahres an einer bestimmten Stelle einspurig führen müssen. Weil aber die Verfügbarkeit mit zwei Spuren gewährleistet bleiben musste, baute man dort eine Hilfsbrücke. Das kostet.

Inwieweit ist die SUVA in Ihre Organisation involviert?
Selbstverständlich arbeiten wir eng mit ihr zusammen. Auch da gibt es momentan eine Arbeitsgruppe, die AG Baustellensicherheit und Arbeitssicherheit. Wir hinterfragen, ob die gegenwärtigen Vorschriften noch zeitgemäss und effektiv genug sind. Das Resultat ist noch offen.

Man hört und liest sehr selten von Baustellenunfällen.
Gerade bei Dauerbaustellen wüsste ich in der Schweiz von keinen Schwerverletzten oder gar Toten. Das hat seinen Grund: Wir befinden uns schon auf einem sehr hohen Sicherheitsniveau. Was wir in den letzten Jahren aufgebaut haben im Zusammenhang mit der Branchenlösung Koordinationsgruppe Arbeitssicherheit Strassenunterhaltungsdienst, lässt sich sehen.

Aber bei den Tagesbaustellen sind Sie noch nicht so weit?
Nein. Die schweren Unfälle haben sich denn auch alle auf Tagesbaustellen zugetragen. Dort wird eben physisch nicht getrennt. Mit dem Resultat, dass bei alkoholisierten oder unter Drogen stehenden Autofahrern schlimme Unfälle passieren oder passieren können. Auch wenn nichts Gravierendes eintrifft, untersuchen wir doch jedes Ereignis. Das ist uns ganz wichtig. Wir hinterfragen immer, ob richtig gehandelt worden ist und ob man in einem ähnlichen Fall wieder so handeln sollte. «Es lief in den letzten zehn Jahren gut, also wird es auch in den nächsten zehn Jahren gut laufen» ist eine Aussage, die man von uns nie hören wird.

Es kann vorkommen, dass von heute auf morgen ein Belagsschaden behoben werden muss. Können Sie den Überblick behalten und dementsprechend sicher sein, dass die Sicherheitsstandards eingehalten werden?
Nicht zuletzt aus diesem Grund haben wir die Gebietseinheiten mit den SiBe Strecke eingeführt. Sie sind sehr rasch orientiert und melden den Filialen das Vorkommnis. Zusammen wird entschieden, ob der Belagsscha-

den kurzfristig oder erst mittelfristig behoben werden muss. Diesbezüglich haben wir keine Probleme.

Was, wenn ein Unfall in der Nähe einer Baustelle passiert und die Polizei ausrückt?
Das bereitet uns ab und zu Probleme. Der kantonal geregelte Ereignisdienst ist in solchen Fällen zuständig. Die Polizei rückt aus und sperrt den Unfallort ab, und weil es sehr schnell gehen muss, kann man dies nicht immer auf dem Niveau machen, das wir vom Bund her eigentlich vorsehen. So kam es kürzlich zu einem tragischen Ereignis, bei dem Bauarbeiter ums Leben gekommen sind. Nach einem Unfall traf die Polizei rasch ein und sperrte die Strecke ab. Ein Fahrzeuglenker mit einem gehörigen Promillegrad im Blut raste mit überhöhter Geschwindigkeit in ein Auto vom Werkhof. Dieses überfuhr dann Werkhofarbeiter, die 20m weiter hinten standen. Sie wurden vom eigenen Fahrzeug überrollt.

Gibt es eine ständige Zusammenarbeit zwischen der Polizei und den SiBe Strecke?
Natürlich. Gerade in diesem Jahr haben wir neue Richtlinien herausgegeben, die beinhalten, dass man eine Plattform schafft, an der die involvierten Stellen, unter anderem die Verantwortlichen der Gebietseinheit und die Blaulichtorganisationen, regelmässig zusammen kommen. Der SiBe Strecke ist der Chef dieser Plattform.

Werden Werkhofmitarbeitende und Bauarbeitende in Sachen Arbeitssicherheit geschult?
Selbstverständlich, regelmässig. Das ist gesetzlich vorgeschrieben und wird sowohl seitens des Arbeitgebers als auch der SUVA überprüft.

Das Verkehrsvolumen nimmt ständig zu, ebenfalls die Erwartungen an die Sicherheitsstandards. Wie gehen Sie mit diesen wachsenden Anforderungen um?
Wir müssen versuchen, mit den zur Verfügung stehenden Mitteln noch besser umzugehen. Indem wir beispielsweise noch bessere Abschrankungen mit höherer Schutzklasse aufstellen, deren Aufprallschutzwirkung noch effektiver sind.

Werden Sie angesichts der steigenden Sicherheitsbedürfnisse mehr finanzielle Mittel bekommen?
Leider eher das Gegenteil. Der Bund muss sparen, das wird auch das Bundesamt für Strassen zu spüren bekommen. Meine Sorge ist, dass dann auch bei der Sicherheit gespart wird. Dieser Gefahr müssen wir mit allen erdenklichen Möglichkeiten entgegenwirken. ■