

„Kreisverkehre sind eine Erfolgsgeschichte“



Egmont Fuchs bildet „Road-Safety-Inspektoren“ aus. **Markus Böhm** sprach mit ihm über Unfallforschung, Toleranzen bei Geschwindigkeitsüberschreitungen und Konfliktbereiche im Verkehr.

STANDARD: *Die Forschungsgesellschaft Straße Schiene Verkehr (FSV) bietet erstmals Schulungen für Verkehrssicherheitsauditoren und Road-Safety-Inspektoren an. Warum gibt es diese Seminare?*

Fuchs: Road-Safety-Inspektoren sind für die Prüfung bestehender Straßenanlagen vorgesehen, die Road-Safety-Auditoren für Straßenplanungen. Letztere begleiten die Planungen und machen auf etwaige sicherheitstechnische Mängel aufmerksam, dokumentieren diese und fassen sie in einem Bericht zusammen. Auch bei der Road-Safety-Inspektion wird ein Bericht erstellt, dessen Empfehlungen befolgt werden oder in einen Ausnahmebericht münden. Das Ganze passiert im Rahmen der Umsetzung einer EU-Richtlinie vom November 2008 über das Sicherheitsmanagement für die Straßeninfrastruktur. Darin ist eine verbindliche Schulung und Zertifizierung der Inspektoren und

Auditoren vorgesehen. Ab Ende 2010 dürfen nur mehr qualifizierte Personen Zertifizierungen durchführen.

STANDARD: *Welche Erkenntnisse aus der Forschung fließen in die Ausbildung ein?*

Fuchs: Der Grundgedanke der ganzen Sache ist: Es müssen nicht erst Unfälle passieren, damit Sicherheitsmaßnahmen gesetzt werden. Basierend auf dem Stand der Technik und den Erkenntnissen der Unfallforschung wird bereits bei der Planung von neuen Projekten, aber auch bei der Prüfung der Verkehrs- und Anlageverhältnisse bestehender Straßen ein systematischer Prozess eingeleitet.

STANDARD: *Überhöhte Geschwindigkeit ist immer noch die Unfallursache Nummer eins. Wie kann man dem entgegenwirken?*

Fuchs: Das Geschwindigkeitspro-

blem ist ein vielschichtiges. Das hängt letztendlich – das zeigen Untersuchungen – auch mit unserem Überwachungssystem zusammen. Stichwort Toleranzen bei Geschwindigkeitsüberschreitungen: In Österreich wird mit dieser Frage ganz anders umgegangen als etwa in der Schweiz – dort zahlt man schon bei Tempo 51 im Ortsgebiet eine deftige Strafe. Auch die Anlage der Straße selbst spielt eine wichtige Rolle. Mit deren Gestaltung kann man auf einen sinnvollen Geschwindigkeitslevel hinarbeiten. Das Verständnis für diese Zusammenhänge ist in jedem Fall auch ein Teil der Ausbildung.

STANDARD: *Welche baulichen Maßnahmen sind das? Schwellen?*

Fuchs: Es gibt auch sanftere Maßnahmen. Nämlich solche, die Verschwenkungen der Fahrgassen bewirken. Dies kann zum Beispiel durch Inseln oder dergleichen bewirkt werden. Oder besonders wirksam: Kreisverkehre.

STANDARD: *Die sich in den letzten Jahren rasant vermehrt haben.*

Fuchs: Kreisverkehre sind – aus verkehrssicherheitstechnischer Sicht – eine Erfolgsgeschichte. Sie sind

als sogenannte einstreifige Kleinkreisel bei richtiger Ausführung als niveaugleiche Kreuzungsbauwerke nahezu konkurrenzlos.

STANDARD: *Warum?*

Fuchs: Es ist ein sehr simples System: Die Konfliktpartner fahren relativ langsam in den Konfliktbereich ein. Sie müssen nur wenige Dinge im Auge behalten: etwaige Fußgänger – und Fahrzeuge aus einer Richtung. Das funktioniert sehr gut.

STANDARD: *Wie liegen wir im europäischen Vergleich?*

Fuchs: Seit der EU-Osterweiterung sind wir in einigen Unfallkenngrößen ins Mittelfeld gewandert. Davon waren wir unter den schlechtesten. Es wird jedoch besser. Auch wenn die „Vision Zero“, also keine Verkehrstoten, nicht so bald Realität werden wird.

ZUR PERSON:

Egmont Fuchs (54) studierte Maschinenbau an der TU Wien und ist einer der Vortragenden im Fachseminar „Verkehrssicherheitsauditoren und Road-Safety-Inspektoren“ der Forschungsgesellschaft Straße Schiene Verkehr.