

# Weniger Baustellen bei der Verkehrssicherheit

Unfallforscher bilden Sicherheitsinspektoren aus, die Unfallgefahren im Straßenverkehr aufspüren sollen

Sascha Aumüller

Die Anzahl der Todesopfer bei Verkehrsunfällen ist in Österreich seit 2002 um mehr als 40 Prozent zurückgegangen. Das mag Politiker dazu verführen, einzelne Maßnahmen dafür verantwortlich zu machen: Schließlich fällt die Einführung des Vormerksystems und besserer Alkoholortestgeräte ebenso in diesen Zeitraum wie die seit 2008 geltenden strengeren Sanktionen bei zu hoher Geschwindigkeit und Alkohol am Steuer.

Irritierend ist bei dieser Interpretation allerdings ein Blick über die Grenzen: Im europäischen Vergleich gibt es in Österreich – gemessen an der Einwohnerzahl – noch immer mehr Verkehrstote als im EU-Durchschnitt. Die Unfallforschung legt ihren Fokus daher vielmehr auf die Analyse von Unfallhergängen, deren Ergebnisse langfristig bei der Planung von Straßenanlagen, aber auch bei deren Sanierung einfließen können.

## Datenbank für Unfälle

Beginnen wurde dieses Vorhaben, als die Österreichische Forschungsgesellschaft „Straße – Schiene – Verkehr“ (FSV) in den 1980er-Jahren erstmals eine Unfalldatenbank aufbaute. Dabei sollten unterschiedliche Unfalltypen

möglichst exakt systematisiert werden, um daraus Richtlinien für den Straßenbau zu entwickeln. Diese galten zuerst nur in Wien und erst später in ganz Österreich – ihre Umsetzung bleibt aber bis heute in Ortsgebieten vorrangig: Dort passieren zwei Drittel aller Verkehrsunfälle.

Dem Aufbau einer Unfalltypenforschung folgte bald die genauere Analyse von Verkehrskonflikten. Die Unfall- und Sicherheitsforscher gingen nämlich davon aus, dass die Untersuchung von abrupten Änderungen im Fahrverhalten – also von Beinaheunfällen – mit Methoden wie der Blickforschung entscheidend dazu beiträgt, gefährliche Straßenstellen schon im Vorfeld zu entschärfen. „Untersuchungen zeigen etwa, dass wir in der Nacht bis zu sieben Sekunden faktisch blind sind bei Gegenverkehr. Das Anbringen von Leitpfosten wäre in vielen Fällen hilfreich und noch dazu nicht teuer“, meint Ernst Pflieger, Vorsitzender der Europäischen

Vereinigung für Unfallforschung und Unfallanalyse (EVU).

Aus der Synthese der Unfalltypen- und der Verkehrskonfliktforschung entstand in Österreich schließlich das Wesen der verkehrstechnischen Sachverständigen. Sie sind dafür verantwortlich, dass Erkenntnisse aus beiden Bereichen in die Straßenraumgestaltung einfließen. Zu berücksichtigen gilt es dabei seit 2008 auch eine EU-Richtlinie, die ein besseres Sicherheitsmanagement für die Straßenverkehrsinfrastruktur vorsieht und damit quasi einen neuen Beruf schuf – den Straßenverkehrssicherheitsgutachter.

Wie die Mitgliedstaaten die Richtlinie umsetzen, ist freilich ihre Angelegenheit. So schuf etwa Deutschland eine völlig neue Berufsausbildung. In Österreich geht man hingegen davon aus, dass eine Weiterbildung von Experten besser ist und dort angesiedelt sein soll, wo die

Forschung passiert: am FSV. Die ersten von einem Beirat am FSV zertifizierten Road-Safety-Auditoren und In-

spektoren – 185 sind es bisher – nehmen ihre Arbeit gerade auf.

Zu ihren Aufgaben gehören zwei Bereiche: Im Rahmen sogenannter Road-Safety-Audits werden sie Neu- und Umplanungen von Straßenabschnitten so begleiten, dass sicherheitskritische Planungsfehler erst gar nicht möglich sind. Bei den Road-Safety-Inspektionen werden hingegen Indizien für Unfallgefahren auf bestehenden Straßen untersucht.

## 4000 Unfallstellen

Die beiden dafür geschaffenen nationalen Richtlinien waren übrigens beispielgebend für die europäischen, wohl auch weil sie – völlig unüblich – nicht als Reaktion auf die EU-Vorgabe, sondern mit hochgesteckten Zielen bereits davor entstanden sind.

Warum sich aber selbst engagierte Richtlinien nicht immer sofort positiv in Unfallstatistiken niederschlagen, hat andere Gründe: „In Österreich gibt es 4000 Unfallstellen, die saniert werden müssen“, sagt Pflieger, der auch Leiter des neuen Zertifizierungsausschusses am FSV ist. Und warum das oft länger dauert als gewünscht, hat unter anderem einen recht banalen Grund: Den Auftrag dazu liefern Bundesgesetze, die Umsetzung ist Landessache.

