

Aus Straßenverkehrstechnik 12/2010

Sicherheitsmanagement für die Straßeninfrastruktur -

Pflicht ab 19. Dezember 2010

Univ.-Prof. Dr.-Ing. Jürgen Gerlach

Die Richtlinie über ein Sicherheitsmanagement für die Straßenverkehrsinfrastruktur des Europäischen Parlaments und des Rates vom 19. November 2008 ist ein erster entscheidender Schritt für die flächendeckende Umsetzung des umfassenden Sicherheitsmanagements in den Mitgliedsstaaten der Europäischen Union. Die Richtlinie schreibt die Ein- bzw. Durchführung von den unten genannten Verfahren des Sicherheitsmanagements durch die Mitgliedsstaaten vor. Bis 19. Dezember 2010 ist die Richtlinie in nationales Recht umzusetzen – die aufgeführten Instrumente werden damit innerhalb des Regelungsbereiches zur Pflicht.

Die Richtlinie gilt für in Planung, im Bau oder im Betrieb befindliche Teile des transeuropäischen Straßennetzes. In Deutschland sind Straßen des transeuropäischen Straßennetzes fast ausschließlich Autobahnen. Bleibt die Verpflichtung tatsächlich nur auf diesen Teil des Straßennetzes beschränkt, würde unsere sicherste Straßenkategorie noch sicherer. Wir hätten ein sehr sicheres Hochleistungsnetz – und einen kläglichen Rest. Der Anteil der auf diesem Rest Getöteten liegt bei nahezu 90 %. Mehr als 1.000 Menschen verunglücken täglich auf deutschen Land- und Stadtstraßen. Sachlich und auch rechtlich werden wir diese Beschränkung somit nicht durchhalten können. Das BMVBS hat dieses erkannt und hält es gemäß seinem Allgemeinen Rundschreiben ARS Nr. 26/2010 für erforderlich, ein umfassendes Sicherheitsmanagement für alle Bundesfernstraßen zu implementieren. Und: das BMVBS empfiehlt den Ländern, „das Sicherheitsmanagement auch für die in ihren Zuständigkeitsbereich liegenden Straßen einzuführen und würde es begrüßen, wenn Sie [die Länder] den Straßenbauverwaltungen der Landkreise und Kommunen eine entsprechende Anwendung empfehlen würden“.

Nach meiner Auffassung wird das Sicherheitsmanagement spätestens mit der EU-Richtlinie und diesem ARS zum Stand der Technik und damit zur Verpflichtung für alle Straßen. Ob sich diese Auffassung auch rechtlich halten lässt, wird sich zeigen. Zudem wird die Möglichkeit eröffnet, die Vergabe von Fördergeldern wie GVFG- oder Städtebauförderungsmitteln an die Anwendung des Sicherheitsmanagements zu knüpfen. In jedem Fall empfiehlt sich die Anwendung auch in allen Ländern, Landkreisen und Kommunen mehr denn je.

Das erste Verfahren der „Folgenabschätzung hinsichtlich der Straßenverkehrssicherheit“ umfasst eine strategisch orientierte vergleichende Analyse der Auswirkungen einer neuen Straße oder wesentlicher Änderungen an bestehenden Straßen auf die Sicherheit im Straßennetz. Es wurde in der englischen Fassung der Richtlinie bewusst der Begriff des „Road Safety Impact Assessment“ gewählt, um den Verfahren „Strategic Environmental Assessment“ und „Environmental Impact Assessment“ Paroli zu bieten. Die Folgenabschätzung tritt damit gleichberechtigt neben die Strategische Umweltprüfung bei Verkehrsplänen und die Umweltverträglichkeitsprüfung bzw. -studie in der Linienfindung. Sie beinhaltet u.a. die Formulierung von Straßenverkehrssicherheitszielen, die Analyse der Auswirkungen der vorgeschlagenen Planungsvarianten auf die Straßenverkehrssicherheit und den Vergleich der Planungsvarianten, einschließlich der Kosten-Nutzen-Analyse – mit anderen Worten: die voraussichtlichen Unfallkosten von Netzvarianten sind u.a. abzuschätzen. Dieses gelingt momentan nur rudimentär mit Hilfe der Empfehlungen für Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen an Straßen EWS und der RAS-Q, die jedoch keine unterschiedlichen Entwurfsparameter und Betriebsmerkmale berücksichtigen. Ein neues Handbuch für die Bewertung der Straßenverkehrssicherheit HVS liegt bereits im Entwurf vor und wird ein Pendant zum

HBS darstellen, mit dem die Ermittlung von Grundunfallkosten und Zuschlägen für Abweichungen vom Regelwerk und die Einstufung von Streckenabschnitten und Knotenpunkten in Sicherheitsgrade A-F möglich werden.

Das „Straßenverkehrssicherheitsaudit“ steht für eine unabhängige, eingehende, systematische und technische Prüfung der Entwurfsmerkmale eines Infrastrukturprojekts unter dem Sicherheitsaspekt in verschiedenen Phasen der Planung bis zur ersten Betriebsphase. Für Bundes- und Landesstraßen wird das Sicherheitsaudit nunmehr nahezu flächendeckend durchgeführt – absolut unverstänlich ist, dass bisher nur wenige Kommunen das Audit eingeführt haben. Die Effizienz des Audits ist bewiesen - die Gegenargumente wie fehlende Ressourcen und unzureichende Finanzen scheinen vorgeschoben. „Ich will die Defizite gar nicht wissen und erst recht nicht schriftlich dokumentiert haben“ ist das unterschwellige Totschlagargument, dass es in den Planungsstufen zu überwinden gilt. Dabei bringt das Audit die planerischen Belange gegenüber manchen politischen Begehrlichkeiten endlich wieder in den Vordergrund.

Das Verfahren der „Sicherheitseinstufung und des Sicherheitsmanagements des in Betrieb befindlichen Straßennetzes“ beinhaltet die Einstufung von Straßenabschnitten mit hoher Unfallhäufigkeit und die Einstufung der Sicherheit des Straßennetzes. Gemeint ist für deutsche Verhältnisse neben der örtlichen Unfalluntersuchung eine Methode, mit der Teile des bestehenden Straßennetzes gemäß der Sicherheitsanalyse von Straßennetzen ESN anhand ihres Potenzials zur Verbesserung der Sicherheit und Senkung der Unfallkosten ermittelt, analysiert und klassifiziert werden. Zu hoffen ist, dass Planerinnen und Planer ihre Rolle ernst nehmen, in Unfallkommissionen maßgeblich mitwirken, die Vorher-Nachher-Situationen pflichtgemäß dokumentieren, erforderlichenfalls nachjustieren und ihr Straßennetz regelmäßig auf vergleichsweise unsichere Netzabschnitte überprüfen.

„Sicherheitsüberprüfungen“ bezeichnen die reguläre und regelmäßig durchgeführte Überprüfung der Eigenschaften und Mängel, die aus Sicherheitsgründen Wartungsarbeiten erfordern. Mit regelmäßigen Sicherheitsüberprüfungen, die so häufig durchzuführen sind, dass auf den jeweiligen Straßen ein ausreichendes Sicherheitsniveau sichergestellt ist, sollen sicherheitsrelevante Merkmale erkannt und Unfälle verhütet werden. Die Verkehrsschau und die Streckenwartung im Rahmen der Verkehrssicherungspflicht erfüllen zwar potenziell diese Anforderungen – sie sollten aber über das übliche Maß der Kontrolle der Straßenoberflächen und Einrichtungen im Seitenraum hinausgehen und zusätzlich planerische Defizite umfassen. In anderen Ländern werden zudem Sicherheitsüberprüfungen von einem Inspektionsteam durchgeführt, das entsprechend der Methodik des Sicherheitsaudits einzelne Elemente des Straßennetzes eingehend und systematisch einer Sicherheitsinspektion unterzieht. Diese Vorgehensweise bietet sich dann an, wenn Unfallhäufungen oder hohe Sicherheitspotenziale in Rahmen der Sicherheitseinstufung erkannt wurden.

Auf eine flächendeckende und konsequente Anwendung der Instrumente des Sicherheitsmanagements spätestens ab Januar 2011 in allen Ländern, Kreisen, Städten und Gemeinden hofft Ihr

Jürgen Gerlach