

10. Oktober 2005

Presseaussendung des Kuratoriums für Verkehrssicherheit (KfV)

## **Sicherheitsvergleich österreichischer Tunnels Aktuelle KfV-Studie zeigt: Zu geringer Sicherheitsabstand und zu hohe Geschwindigkeit sind Hauptunfallursachen in Autobahn- und Schnellstraßentunnels**

Unglücke wie jenes am 29. Mai 1999 im Tauerntunnel haben sich in den letzten Jahren Gott sei Dank nicht wiederholt. Man hat die Lehren aus dem Horror-Unfall gezogen und die Sicherheit von Straßentunnels kontinuierlich verbessert. Die Diskussion unter Fachleuten und in den Medien ist aber nach wie vor im Gange, denn es gibt keinen Grund, sich auf Errungenschaften auszuruhen. Durchschnittlich 88 Unfälle gibt es pro Jahr in Tunnels, die sich im Verlauf von Autobahnen und Schnellstraßen befinden. Auf dieser Straßenart bedeutet das einen Unfallanteil von 3,2 Prozent. Deshalb hat das Kuratorium für Verkehrssicherheit (KfV) – im Auftrag des BMVIT – auch heuer einen Sicherheitsvergleich angestellt. Untersucht wurden dabei das Unfallaufkommen und die Unfallursachen in 130 österreichischen Tunnels (ab einer Länge von 200 Metern) mit und ohne Gegenverkehr im Verlauf von Autobahnen und Schnellstraßen. Neben der Gegenüberstellung zu anderen Straßenarten wurden auch Empfehlungen für eine weitere Steigerung der Tunnelsicherheit ausgearbeitet.

### **Tunnel: Wenige Unfälle, aber hohe Verletzungsschwere**

Die europäische Studie SARTRE (Social Attitudes to Road Traffic Risk in Europe) hat ergeben, dass sich 25 Prozent der österreichischen Autofahrer davor fürchten, durch einen Tunnel zu fahren. „Tatsächlich ist die Wahrscheinlichkeit, im Tunnel zu verunglücken, wesentlich geringer als auf Autobahnen, Schnell- und Landesstraßen im Freiland“, merkt Studienautor DI Klaus Robatsch an. Auf Landesstraßen im Freiland ereignen sich bei gleicher Fahrleistung etwa vier Mal mehr Unfälle. „Wenn in einem Tunnel ein Unfall passiert, fällt er allerdings wesentlich schwerer aus“, weiß Robatsch. „Das Risiko, bei einem Tunnelunfall getötet zu werden, ist etwa doppelt so hoch wie auf Autobahnen.“ Dadurch schnell auch die Unfallkostenrate in die Höhe: Während sie auf Autobahnen zehn Euro pro 1.000 Fahrzeugkilometern beträgt, liegt sie im Tunnel bei 15,2 Euro.

### **Mehr Verkehrssicherheit in Tunnels mit Richtungsverkehr**

Gegenverkehr-Tunnels sind meistens vier bis fünf Mal so lang wie Röhren, durch die nur Richtungsverkehr fließt. Deshalb wurden für den Vergleich dieser zwei Arten ausschließlich Tunnels mit mehr als einem Kilometer Länge herangezogen. An den Unfällen pro 1.000 Fahrzeugkilometer gemessen liegen Gegen- und Richtungsverkehrstunnel etwa gleich auf. Ganz anders sieht es aber bei Verletzungsschwere und Unfallkosten aus. „Dass Tunnels, die nur in eine Richtung verlaufen, eindeutig verkehrssicherer sind, wird vor allem an der Zahl der Getöteten deutlich“, erläutert Robatsch. „Mit rund 17 Toten pro einer Milliarde Fahrzeugkilometer ist die Getötetenrate in Tunnels mit Gegenverkehr mehr als doppelt so hoch wie in Richtungsverkehrstunnels. Dort liegt die Rate bei etwa acht Toten pro Milliarde gefahrener Kilometer.“

### **Am gefährlichsten: Das Tunnelportal**

Das Portal ist die heikelste Stelle eines Tunnels. Sowohl bei Gegen- als auch Richtungsverkehrstunnels ist die Unfallrate hier am höchsten und bei beiden Arten fällt auch der hohe Anteil der Alleinunfälle im Portalbereich auf. Zu 86 Prozent werden diese Unfälle

von Pkw-Lenkern verursacht. „Meistens ist dabei überhöhte Geschwindigkeit im Spiel“, erklärt Robatsch. Kritisch ist vor allem bei Tunnels mit Gegenverkehr auch der so genannte „Vor- und Nachlauf“ – damit ist der etwa 250 Meter lange Bereich vor dem Portal und nach der Tunnelausfahrt gemeint. Im Vorlauf wird der Richtungsverkehr in den Gegenverkehr übergeleitet. Die damit zusammenhängende Geschwindigkeitsreduktion scheinen viele Autofahrer nicht im Griff zu haben, da 54 Prozent der Unfälle, die an dieser Stelle passieren, Auffahrunfälle sind.

Auf geringe Abstände, Rückstaus und Missachtung der Tunnelampel ist es zurückzuführen, dass der Anteil der Auffahrunfälle in der Einfahrt – also 50 bis 150 Meter nach dem Portal – bei Gegenverkehrstunnels auf 60 Prozent steigt. Begegnungsunfälle ereignen sich in Tunnels mit Gegenverkehr hauptsächlich in der Tunnelmitte, trotzdem ist aber auch an dieser Stelle jeder zweite Unfall ein Auffahrunfall. Bei der Frage nach der Vollschuld an Auffahrunfällen zeigt sich, dass jeder fünfte Unfall von einem Lkw verursacht wurde, an Begegnungsunfällen sind Lkw – wahrscheinlich wegen ihres größeren Platzbedarfs – sogar zu etwa einem Drittel schuld.

Auch in Richtungsverkehrstunnels kommen Auffahrunfälle aufgrund zu geringer Sicherheitsabstände am häufigsten vor, wobei besonders im Einfahrtsbereich und der Tunnelmitte der höchste Anteil verzeichnet wird.

### **Hauptunfallursache mangelnde Wachsamkeit**

Sucht man nach der Ursache von Allein- und Auffahrunfällen, so zeigt sich, dass bei beiden Unfallarten mangelnde Wachsamkeit in etwa zwei Drittel der Fälle der Auslöser war – wobei Tunnels mit Gegenverkehr besonders hervorstechen. Vor allem in der Tunnelmitte scheint die Konzentration stark nachzulassen. Fehlverhalten des Lenkers in Form von zu geringem Sicherheitsabstand, Überholen oder Spurhaltung ist die zweithäufigste Unfallursache und häuft sich vor allem im Vor- und Nachlauf sowie in der Tunnelmitte. „Vor allem in Gegenverkehrstunnels ist Fehlverhalten ein besonders gravierendes Problem, da hier zusätzlich die Gefahr von Frontalkollisionen gegeben ist“, merkt Robatsch an.

In Tunnels mit Richtungsverkehr liegen mangelnde Wachsamkeit und Fehlverhalten des Lenkers mit etwa je einem Viertel als Ursachen gleich auf, gefolgt von Fehleinschätzungen des Lenkers in punkto Straßenführung, Witterung und anderen Fahrzeugen. Vor allem im Portalbereich lösen außerdem zu hohe Geschwindigkeiten zahlreiche Unfälle aus.

### **Sicherheitsrisiko Verkehrsmoral**

„Die Analyse der Tunnelunfälle hat gezeigt, dass nicht der Tunnel an sich, sondern die oft niedrige Verkehrsmoral das Hauptproblem ist“, zieht Dr. Othmar Thann, Direktor des Kuratoriums für Verkehrssicherheit (KfV), den Schluss aus der Untersuchung. „Jeder zweite Tunnelunfall ist auf zu geringen Sicherheitsabstand zurück zu führen und viele Unfälle ließen sich vermeiden, indem man einfach vom Gas geht.“ Da zu hohe Geschwindigkeiten vor allem im Vorlauf und Portalbereich ein Problem sind, würden sich etwa 250 Meter vor dem Tunnel Section Control Anlagen anbieten. Abstandsmessgeräte und Radargeräte wären eine alternative Lösung. Um die Folgen von Alleinunfällen im Portalbereich abzuschwächen, könnten Anpralldämpfer zum Einsatz kommen. Speziell bei Gütertransporten sollten das Geschwindigkeits- und Abstandsverhalten, Gewicht und Ladungssicherung vor Tunnels stärker überprüft werden.

Weit schwieriger gestalten sich wahrscheinlich Maßnahmen gegen die Hauptunfallursache „mangelnde Wachsamkeit“. „Um hier gegen zu steuern, müssten die Ruhezeiten von Lkw-Lenkern und die Fahrtüchtigkeit von Pkw-Fahrern intensiver kontrolliert werden“, fordert Thann. „Parallel dazu müssen wir der Öffentlichkeit ins Bewusstsein rufen, welche fatalen Folgen Übermüdung, Ablenkung oder Alkoholisierung in einem Tunnel haben können.“

Dabei sollte auch transportiert werden, wie man sich bei Unfällen, Pannen und Bränden richtig verhält. Denn wie die Vergangenheit gezeigt hat, entscheidet das richtige Verhalten in den meisten Fällen über Leben und Tod.

Wien, am 10. Oktober 2005

Rückfragehinweis:

Mag. Dolores Omann, Kuratorium für Verkehrssicherheit, Marketing & Kommunikation

Tel.: 01-717 70-225, E-Mail: [dolores.omann@kfv.at](mailto:dolores.omann@kfv.at), [www.kfv.at](http://www.kfv.at)