

TESTTUNNEL

1998



Alt und neu. Wie Nacht und Tag unterscheiden sich die alte (links) und neue Röhre des Katschbergtunnels.

2008



Europäischer Tunnelblick

Der Tunneltest 2008 bringt europaweit das schlechteste Ergebnis seit fünf Jahren. Auch Österreichs Tunnel können nicht vollends überzeugen.

Seit zehn Jahren nehmen der ÖAMTC und seine europäischen Schwesterclubs die Straßentunnel Europas akribisch unter die Lupe. Österreichs Tunnel sind vielfach im Spitzenfeld zu finden. Noch im Jänner konnte der neue Asfinag-Vorstand Alois Schedl in Brüssel die Auszeichnung für den besten Tunnel Europas im Testzeitraum 2005 bis 2007 in Empfang nehmen – den Ottsdorf-Tunnel auf der A9 in Oberösterreich. Neben modernster elektronischer Überwachung weist der Ottsdorf-Tunnel auch einen Fluchtweg ins Freie auf, der gleichzeitig auch den Zugang für Rettung und Feuerwehr sicherstellt.

Für 2008 wurden 31 Tunnel in elf Ländern Europas unter die Lupe genommen. Bei den getesteten vier österreichischen Tunnels liegt der Lärmschutz-Tunnel bei Trebesing auf der Kärntner Tauernautobahn A10 ganz vorne. Als einziger „Österreicher“ kann er die für

eine „Sehr gut“-Bewertung erforderlichen Kriterien sogar überschreiten. Aber: Fünf andere Tunnels in verschiedenen Ländern sind noch besser.

Was fehlt dem Trebesing-Tunnel zum europäischen Sieg? Baulich hat er alles, was der ÖAMTC von allen neuen Tunnels fordert: einen durchgehenden Pannestreifen und den seitlichen Zugang für die Einsatzkräfte. Die beiden Röhren sind obendrein alle 145 Meter untereinander verbunden – die Europäische Tunnelrichtlinie schreibt einen Maximal-

abstand von 500 Meter vor. Der optimale Fluchtweg-Abstand in Trebesing war möglich, weil der Tunnel nicht in den Berg gesprengt, sondern als Lärmschutz wie ein Kasten nachträglich über die Autobahn gestülpt wurde. Mangel: Die Stromversorgung ist nur über ein Energie-Netz gewährleistet. Fällt dieses aus, gibt es nur noch Notfunktionen über große Akkus. Normalerweise sollte ein Tunnel eine zweite Netzanspeisung haben.

Zweiter, allerdings unlösbarer Kritikpunkt: Der Lkw-Anteil ist mit 22 Prozent sehr hoch,

Gefahrguttransporter fahren ohne zusätzliche Absicherung durch den Tunnel. Und wenn der Tunnel gesperrt werden muss, weil der Strom ausgefallen ist, gibt es für den Schwerverkehr keine Ausweichroute. Trotzdem ist der Trebesing-Tunnel im europäischen Vergleich einer der sichersten überhaupt. Für die Notarzhubschrauber des ÖAMTC wurde sogar ein eigener Landeplatz angelegt. In diesem Bereich der zweispurigen A10 stehen auch zwischen den Richtungsfahrbahnen Lärmschutzwände – eine Hubschrauberlandung ist daher nur erschwert möglich.



Langstreckenläufer. Langer Weg ins Freie, aber alle 1,5 km „Rettdungsdom“ im Arbergtunnel.

Österreichisches Schlusslicht. Der Wolfsbergtunnel auf der A10 bei Spittal schneidet zwar in der Wertung gerade noch ausreichend ab, ist aber eigentlich eine Ruine. Die Asfinag hat das altersschwache Bauwerk vom Land Kärnten geerbt. Den kommenden Sommer muss der Tunnel noch durchhalten, dann wird er Röhre für Röhre ge-

EUROPAISCHE STRASSENTUNNEL IM TEST 2008

Logo	Daten				Bewertung									EuroTAP-URTEIL
	Lage	Länge in km	Eröffnung	Fahrzeuge pro Tag / Anteil Lkw in %	Röhren gesamt	14%	7%	17%	11%	14%	18%	11%	8%	
						Tunnelsystem	Beleuchtung & Energieversorgung	Verkehr & Verkehrsüberwachung	Kommunikation	Flucht- & Rettungswege	Brandschutz	Lüftung	Notfallmanagement	
ÖSTERREICH														
Trebesing	A 10	0,8	2006	14.438 / 22	2	++	++	+	++	++	++	++	++	++
Kalcherkogel	A 2	2,0	1982	17.300 / 22	2	++	++	++	++	+	+	++	++	++
Arberg	S 16	14,0	1978	7.300 / 13,4	1	o	++	+	++	--	+	++	++	+
Wolfsberg/Spittal	A 10	1,0	1973	21.243 / 18,4	2	+	++	-	o	--	--	++	+	o
SCHWEIZ														
Flüelen	A 4	2,6	2005	12.018 / 5,5	1	+	++	++	++	++	++	++	++	++
San Bernardino	A 13	6,6	1967	6.548 / 6,7	1	+	++	+	++	++	+	++	++	++
Mappo-Moretina	A 13	5,5	1996	22.259 / 5	1	+	++	++	++	o	+	++	+	++
Ligerz	N 5	2,5	1989	13.100 / 4,6	1	+	++	-	++	--	o	++	++	+
Sachseln	A 8	5,2	1997	8.377 / 6,6	1	o	++	++	++	--	+	--	++	o
DEUTSCHLAND														
Heidkopf	A 38	1,7	2006	15.000 / 22	2	++	++	++	++	++	++	++	++	++
Wattkopf	L 562	2,0	1994	20.000 / 10	1	o	++	+	++	--	+	++	++	o
Reutherberg	B 294	1,3	1993	9.200 / 15	1	+	++	-	++	--	o	+	o	o
Universität Düsseldorf	A 46	1,0	1983	70.296 / 9,3	2	++	++	--	++	++	-	+	o	-
KROATIEN														
Veliki Gložac	A 6	1,1	2004	10.750 / 15	2	++	++	++	++	++	++	++	++	++
ITALIEN														
Valassina	SS 36	3,3	2005	13.000 / 6	1	+	++	++	-	o	o	++	-	+
Serrone Tondo	A 3	1,2	2007	45.000 / 16,1	2	+	++	-	--	o	-	++	++	o
Marinasco	NSA 303	2,4	2007	2.400 / 4	1	++	++	o	--	--	-	++	--	--
Breva	SS 340	3,5	2004	12.000 / 6	1	+	++	-	--	--	-	--	--	--
Cernobbio	SS 340	2,4	1983	18.000 / 15	1	o	--	--	--	--	--	--	--	--
GRENZTUNNEL														
Karawanken (SLO-A)	A1/A 11	7,9	1990	6.377 / 17	1	o	++	o	++	--	o	++	++	o

++ sehr gut + gut o ausreichend - bedenklich -- mangelhaft



Vorbildlich. Lärmschutztunnel Trebesing in Kärnten auf der A10.



Trebesing. Eigener Landeplatz für den ÖAMTC-Notarztubschrauber.



Sicherer Rückzug. Flucht-Dom im Arberg zwischen Straßen- und Bahntunnel.

sperrt und total neu ausgebaut. Derzeit kämpft man sogar schon mit Wassereintrüben – im Winter lagen die Salzsäcke bereit, um eine Vereisung zu verhindern.

In die gleiche Kategorie „ausreichend“ fällt auch der Grenztunnel der Karawankenautobahn A11 zwischen Kär-

nten und Slowenien. Auch hier hat die Asfinag sofort reagiert und mit Slowenien einen gemeinsamen Renovierungsplan erstellt, der teilweise schon greift – die Lüftungsmängel sind schon behoben. Bis der Tunnel aber als sicher gelten kann, wird noch viel Wasser die Drau hinunterfließen.

Denn: Einröhriige Tunnel ohne Fluchtstollen sind tickende Zeitbomben.

Tunnel-Dom. Der längste einröhriige Straßentunnel Österreichs ist der 13 Kilometer lange Arbergertunnel. Hier wurden verbundenen Rettungsstollen zwischen dem Straß- und

dem parallel liegenden Bahntunnel gegraben. Die maximale Distanz zu einem Fluchtstollen beträgt derzeit 1,5 Kilometer – vorgeschrieben sind jedoch maximal 500 Meter. Die Rettungsstollen führen in riesige Dome zwischen Straß- und Bahntunnel. Hier finden jeweils hunderte Personen Platz, also auch die Passagiere eines ganzen Reisezuges. Aus diesen Domen werden die Menschen über den jeweils sicheren Tunnel evakuiert.

Wirksame Verbesserungen. Praktisch jeden Tag passiert irgendwo ein schwerer Tunnelunfall. Dass es schon lange keine Todesfälle mehr gegeben hat, spricht auch für die Wirkung der von ÖAMTC durchgesetzten Verbesserungen. So ist im Jänner 2007 sogar eine Massenkarabombe im Ehrenta-



10 JAHRE ÖAMTC-TUNNELTEST
ERFOLGSGESCHICHTE

Nur einen Monat vor der Brandkatastrophe im Tauern Tunnel am 29. Mai 1999, bei der zwölf Menschen starben, warnten ÖAMTC und auto touring vor der tödlichen Gefahr von einröhriigen Tunnels. Erst nach dem Fiasco im Tauern Tunnel kam Bewegung in die Bürokratie. Aber: Auch neun Jahre später ist die zweite Tunnelröhre noch lange nicht fertig. Das Massengrab im Tauern Tunnel war die Geburtsstunde von Eurotest mit dem ÖAMTC als Grün-

dungsmitglied. Seither prüfen die besten Experten der Automobilclubs die Sicherheit in der Mobilität. Resultat sind bereits einige Europäische Richtlinien, etwa zu Fährrichtlinien oder seit 2004 die Tunnelrichtlinie, die von Österreich mustergültig in ein Straßentunnelsicherheitsgesetz umgesetzt wurde. Auf dieser Basis hat der ÖAMTC praktisch alle Tunnels des hochrangigen Netzes geprüft und dokumentiert. Der Druck der ÖAMTC-Tests in ganz Europa hat letztlich dem Tunnelausbau in Österreich zum Durchbruch verholfen. Es gilt als sicher, dass bis zum Jahr 2019 alle österreichischen Tunnels im hochrangigen Netz der Asfinag über einen angemessenen Sicherheitsstandard verfügen werden. Die ständige Überwachung der Tunnelrichtlinie in ganz Europa wurde dem ÖAMTC und Eurotest übertragen.



Schlusslicht in Österreich. Der Wolfsbergtunnel auf der A10 bei Spittal ist nicht einmal mehr ganz dicht (Foto links oben) – aber ab Herbst 2008 wird saniert.

lerbergtunnel der Umfahrung Klagenfurt mit 35 beteiligten Fahrzeugen fast ohne verletzte Personen abgelaufen. Es ist aber noch ein langer Weg bis zur totalen Tunnelsicherheit in Österreich. Wegen der großen Probleme – kein anderes Land kennt einröhrige Autobahntunnel – hat die EU-Verkehrs-

kommission Österreich für die Einhaltung der Europäischen Tunnelrichtlinie eine Frist bis 2019 eingeräumt. Ohne Sondermittel wird es die Asfinag aber trotzdem schwer haben – Experten schätzen den Finanzbedarf auf eine Sicherheits-Milliarde jährlich. Dem ÖAMTC wurde im „EuroTap“ (European Tun-

nel Assessment Program) die Überwachung der Einhaltung der Tunnelrichtlinie übertragen. Diese wurde bereits mit einem eigenen Tunnelsicherheitsgesetz in nationales Recht umgesetzt. Demnach müssen auch Tunnels abseits der Autobahnen fast den gleich hohen Sicherheitsstandard aufweisen.

ÖAMTC-Forderungen. Daher fordert der ÖAMTC für alle zukünftigen Tunnels im hochbelasteten Autobahnnetz:

► zwei Röhren ohne Gegenverkehr, durchgehende Pannenstreifen, Portale ohne Anprallmöglichkeit, Fluchtwege ins Freie oder zumindest durchgehende Flucht- und Rettungsstellen.

Damit ist aber der geplante Lobautunnel auf der Umfahrung Wien zum ungelösten Problem geworden. Die Wiener Umweltstadträtin erlaubt nämlich keine Notzufahrten im Nationalpark. Also zeigt sich: Eine Autobahn in einem Nationalpark ist auch sicherheitstechnisch ein Problem.

Willy Matzko

www.oeamtc.at

Näheres zu allen Tunneltests unter www.oeamtc.at/tunneltest