



„Inakzeptabel!“ ÖAMTC-Tunnelexperte Willy Matzke demonstriert, wie Unfallopfer sich in Eben in Sicherheit bringen müssten.



benutzen, der trotz Gegenverkehr keinen Fluchtweg aufweist. Wie lange noch, ist ungewiss.

**Plus und Minus.** Auf der Tauernautobahn A10 hat der 5,9 km lange Katschbergtunnel durch die zweite Röhre seinen Schrecken verloren, im Sommer 2011 sollte die Misere auch im Tauerntunnel vorbei sein – ganze 71 Jahre nach den ersten Planungen. Beide Tunnel verfügen dann über Fluchtwege in besonders kurzen Abständen (unter 300 Meter, vorgeschrieben sind nur weniger als 500 Meter).

Unverantwortlich ist hingegen eine neue Lärmschutzgalerie bei Eben im Pongau, der man – aus Kostengründen – den Pannestreifen geopfert hat. Dazu mussten noch beide Fahrbahnen durch 1,25 Meter hohe Betonmauern begrenzt werden, da bei einem Anprall die filigrane Holzkonstruktion einsturzgefährdet wäre.

Unfallopfer müssten über diese Betonmauern klettern, um sich in Sicherheit zu bringen – inakzeptabel. Wer wegen einer Panne anhalten muss, schwebt in Lebensgefahr, ebenso alle Einsatzkräfte.



So soll es sein. Helle Tunneleinfahrt, Pannestreifen, Gehsteig als Fluchtweg.

## Unten durch

Österreichs neue Tunnel sind Weltspitze, jedenfalls dann, wenn der ÖAMTC schon bei der Planung dabei ist. Gefährlich dagegen: eine neue Lärmschutzgalerie auf der Tauernautobahn.

Die österreichischen Autobahnen zählen zu den sichersten in ganz Europa. Das verdankt Autobahnbetreiber Asfinag auch den strengen ÖAMTC-Tunnel- und -Baustellentests. Keine andere europäische Autobahngesellschaft hat die Todesrate bei Unfällen so vorbildlich reduziert.

Beim laufenden EuroTap-Tunneltest in Europa, den der ÖAMTC mit seinen Schwesterclubs durchführt, glänzen gleich drei Tunnel in Österreich mit dem Resultat „Sehr gut“, nämlich der neu restaurierte **Tanzenbergtunnel** der S6 bei Kapfenberg/Bruck, der nunmehr zweiröhriige **Katschbergtunnel** auf der A10 und der ganz neue **Tunnel Kreuzenstein** auf der neuen S1 West, derzeit der beste Tunnel Österreichs.

**Hohe Sicherheitsstandards.** Alle neuen Tunnel haben den nahezu gleich hohen Sicherheitsstandard.

Es gibt auf 1,3 km nur eine einzige Pannenbucht und nur einen einzigen Fluchtweg, und der führt bloß zu einem Telefon.

Die Asfinag rechtfertigt sich, die Anlage sei vom Verkehrsministerium so genehmigt worden und bei Einsätzen würde die Autobahn ohnedies komplett gesperrt. Außerdem gebe es auch in einem Tunnel keine Pannestreifen.

Der ÖAMTC hält dem entgegen: Moderne Tunnel müssen einen Pannestreifen haben, selbst in ganz alten Tunnels gibt es wenigstens einen Gehsteig. Der ÖAMTC hat rechtzeitig vor Baubeginn auf diesen Missstand hingewiesen. Der Einwand der Asfinag, dass eine Galerie kein Tunnel sei und daher das Straßentunnelsicherheitsgesetz nicht angewendet werden müsse, ist zwar formell richtig. Aber der ÖAMTC wird jeden Unfall auf diesem Straßenstück genau analysieren und vor Klagen nicht zurückschrecken.

**Musterhaft.** In Niederösterreich hat das Land den ÖAMTC vom ersten Strich an in die Planungen für die S1 West und die A5 einbezogen und die Bau- und Betriebsgesellschaft Buonaventura hat später nicht an der Sicherheit gespart.

Der Tunnel Kreuzenstein ist ein Mustertunnel: Selbst Rollstuhlfahrer können auf einem 3,50 Meter breiten Pannestreifen Fluchtwege erreichen. Beispielgebend ist das Betriebssystem der Überwachung in Eibesbrunn, wo nicht nur alle vier Tunnel, sondern die gesamte 51 km lange Strecke lückenlos mit Kameras eingesehen werden können. Einen ähnlich hohen Standard hat der ÖAMTC auch auf der S1 zwischen Schwechat und Vösendorf durchgesetzt.

**Sparen an der Sicherheit** kann tödlich sein. Der ÖAMTC kann das im Namen von Konsumenten und Mautzahlern nicht akzeptieren. Nächster Konfliktpunkt ist der Lobbautunnel, in dem es auf über 8 km Länge keinen einzigen Fluchtweg ins Freie geben soll. Mitten im Nationalpark Donauauen hat nach Meinung des Clubs eine Autobahn auch als Tunnel nichts verloren.

Willy Matzke

Fotos: Matzke (2), Archiv (1)