Zehn Jahre Tunneltest: eine Erfolgsgeschichte

Knappe Budgets und der Ruf nach Sicherheit – das sind die Antipoden, die auch in der Welt der Straßentunnel hart aufeinander treffen. Ganz klar der Sicherheit im Tunnel verschrieben hat sich seit nunmehr einer Dekade der ÖAMTC und das von ihm initiierte und koordinierte EuroTAP (European Tunnel Assessment Programme). Dieses einzigartige, methodisch ausgeklügelte Testprogramm macht alljährlich Sicherheitsstandards sichtbar und europaweit vergleichbar. Und zeigt nachhaltige Erfolge.

Als Anfang dieses Jahres europäische Minister und Tunnelbetreiber, EU-Parlamentarier und Vertreter der EU-Kommission auf Einladung von ADAC-Präsident Peter Meyer zur erstmaligen Verleihung der European Tunnel Awards in Brüssel zusammenkamen, freute sich Claude Wiseler, Minister für staatliche Bauvorhaben in Luxemburg, über den ausgezeichneten Markusberg-Tunnel und bekräftigte: „Die Prämierung der Test-Besten bedeutet, dass technische, finanzielle und bisweilen politische Entscheidungen, die wir getroffen haben, richtig waren. Was wiederum Behörden ermutigt, die Arbeit fortzusetzen.“ EuroTAP setzt Maßstäbe. EuroTAP sensibilisiert. So schuf man in Österreich bereits im Zuge der schlechten Ergebnisse der ersten Jahre eine Tunnelkommission im Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie (BMVIT). Auch andere Länder reagierten, zum Beispiel die Schweiz: Als 1999 der San Bernardino geprüft wurde, fiel er mit einem „bedenklich“ durch. Er wurde modernisiert und erhielt nun ein „sehr gut“. „Mit EuroTAP wurde ein Instrument geschaffen, das dazu beiträgt, dass Gesetze in Europa zur Sicherheit von Straßentunneln keine Papiertiger sind, sondern in die Praxis umgesetzt werden“, so EU-Parlamentarier und -Berichterstatter Reinhold Rack.

Dabei muss ein Tunnel nicht unbedingt als angeschlagen gebrandmarkt sein, um ihn einer sicherheitsrelevanten Kur zu unterziehen. Der Plabutsch-Tunnel etwa wurde 1999 mit „gut“ bewertet. Dennoch entschieden sich die Verantwortlichen nach den Desastern im Montblanc- und Tauern-Tunnel zum Bau einer zweiten Röhre. So heimste der Plabutsch 2005 ein „sehr gut“ ein. Der San Bernardino und der Plabutsch sind nur zwei von 282 Tunneln aus 20 Ländern, die in den letzten zehn Jahren von neutralen Experten im Auftrag von EuroTAP überprüft wurden. Sie reisten dafür quer über den Kontinent, von Norwegen auf die Kanaren, von Portugal in die Slowakei, durchfuhren mehr als 1100 Kilometer Röhre, besuchten Tunnel aus dem vorletzten Jahrhundert wie den Del Tenda, der 1882 eröffnet wurde. Sie sichteten auch scheinbar endlose Tunnel – beim norwegischen Lærdal taucht das Ausgangsportal erst 24,5 Kilometer nach dem Eingangsportal auf. Stetes Reiseziel der Prüfer: die Sicherheit von Menschen. Mit Argusaugen wachen sie über Fluchtmöglichkeiten, Belüftung und Brandschutz. Und sorgen sich darum, wie Notfallsituationen in Tunneln beherrscht werden können. „Seit den Anfangsjahren hat sich viel getan“, sagt Dieter Tetzner, Produktmanager für Tunnelsicherheit bei der DMT und als Tester der ersten Stunde bis heute immer vor Ort. „Die Betreiber haben erkannt, dass sich einiges verändern muss.“

Bis 2014, in begründeten Ausnahmefällen bis 2019, sollen gemäß EU-Richtlinie Minimalstandards erfüllt sein, was nicht zuletzt einen enormen Kostenaufwand erfordert. Mindestens sieben Milliarden Euro werden in den bis dato zehn meist getesteten Ländern bis 2019 in die Tunnelnachrüstung fließen. Allein in Deutschland werden in den nächsten Jahren 550 Millionen Euro investiert. Italien und Frankreich werden rund zwei Milliarden Euro ausgeben, Österreich eine Milliarde und die Schweiz 800 Millionen. Doch wo Licht ist, fehlt bekannterweise auch der Schatten nicht. Gerade erst hat die Europäische Kommission, die zwischen 2005 und 2007 EuroTAP finanziell unterstützte, England und Griechenland angemahnt, die Sicherheitsvorgaben einzuhalten.

Von 1999 bis 2008 fielen 26 Prozent der Röhren in den Tests durch. Betrachtet man das heurige Jahr für sich, so fuhren neun von 31 und damit 29 Prozent der im Rahmen von EuroTAP unter strengen Kriterien inspizierten Tunnel Ergebnisse unterhalb der von der EU-Richtlinie festgeschriebenen Mindeststandards ein. Insbesondere ein Blick auf Italien und Norwegen, die kontinuierlich die letzten Plätze im Testranking belegen, verdeutlicht die Notwendigkeit von Checks. Es bleibt somit viel zu tun und EuroTAP bleibt dran. Robert Sauter, der das Tunneltestprogramm vor zehn Jahren ins Leben gerufen hat, verspricht: „Wir testen weiterhin und üben öffentlichen Druck über die Medien aus. Die Verantwortlichen reagieren darauf mit Investitionen und Tunnelmodernisierung. Die Folge sind sicherere Tunnel, von denen letztlich jeder profitiert.“