

## Unterwegs im Tunnel: Licht oder Schatten?

Die Frage hat in den letzten zwei Dekaden nichts von ihrer Brisanz verloren: Wie sicher sind die europäischen Tunnel? Die Europäische Union (EU) hat schon im Jahr 2004 per Richtlinie (2004/54/EU) technische Mindeststandards für die Sicherheit von Straßentunnelanlagen im transeuropäischen Straßennetz (TEN) definiert, die für alle Mitgliedsstaaten verbindlich sind. Soweit die Theorie.

Doch wurden diese Standards auch wirklich überall umgesetzt? Nachdem im April 2019 die (Nach-) Frist für Sanierungen und Aufrüstungen abgelaufen war, hat der ÖAMTC mit seinen Partnerclubs nun schon zum 15. Mal seit 1999 seine Tester in die Röhren geschickt. Dieses Mal durchfuhren sie 16 Tunnel auf Urlaubsrouten in Italien, Kroatien sowie am heimischen Autobahn- und Schnellstraßennetz. Ohne vorherige Ankündigung der Tests wurden während wiederholter Durchfahrten die sichtbaren baulichen Gegebenheiten und Ausstattungen der Tunnel erfasst und mit der EU-Richtlinie abgeglichen.

### Unter der Erde mit kritischem Blick

Alle 16 so inspizierten Tunnel sind länger als 1.000 Meter und werden gern auch von heimischen sowie deutschen Urlaubern auf ihrer Fahrt Richtung Süden genutzt. Mit der Prüfung beauftragt wurde der unabhängige internationale Technologie-Dienstleister *Deutsche Montan Technologie für Rohstoff, Energie, Umwelt (DMT GmbH & Co. KG)*, der über jahrzehntelange Erfahrung in den Bereichen Rohstoffe, Sicherheit und Infrastruktur verfügt. Die DMT-Experten fuhren zwischen dem 24. Februar und 6. März 2020 in Zweierteams mehrfach durch die 16 Tunnel. Alle wesentlichen Kriterien wurden in einer umfangreichen Checkliste notiert.

### Genug Notausgänge? Hell genug? Fluchtwegbeschilderung klar und deutlich?

Die Ergebnisse der Tunnelfahrten wurden den drei Sicherheitssäulen „**Prävention**“, „**Selbstrettung**“ und „**Ereignisbeherrschung**“ zugeordnet.

- Zur **Prävention** zählen u.a. die Beleuchtung und Beschilderung der Tunnel, Anzahl der Röhren, Abstand der Pannenbuchten und die Trennung von Notgehwegen und Fahrbahnen.
- Im Bereich der **Selbstrettung** wurde die Anordnung und Kennzeichnung der Notausgänge, wie Fluchtwege rauchfrei gehalten und welches Lüftungssystem existiert, geprüft.

- Unter die Kategorie **Ereignisbeherrschung** fallen die Videoüberwachung, die Anordnung und Kennzeichnung der Notruftelefone, ob für eine Tunnelsperrung mechanische Barrieren vorhanden waren, wie die Tunnel mit Feuerlöschern, Hydranten und Lautsprechern ausgestattet waren und ob Verkehrsfunk empfangen werden konnte.

### **Mindeststandards für mehr Sicherheit**

So ergab sich ein differenziertes Bild vom Sicherheitspotenzial der einzelnen Tunnelanlagen. In jeder Sicherheitssäule gab es je 100 Punkte zu erreichen, wenn sämtliche Forderungen der EU-Tunnelrichtlinie eingehalten wurden.

Die Mindestanforderungen in der jeweiligen Kategorie galten als erfüllt, wenn ein Tunnel mindestens 90 Punkte erreichte. Eine Punktzahl zwischen 80 und 90 Punkten führte zur Bewertung „teilweise erfüllt“ und lag damit im Grenzbereich. Weniger als 80 Punkte wurden als Nichterfüllung der Mindestanforderungen gewertet.