

## ÖAMTC-Tunneltests beschleunigen Österreichs Bauprogramm - Tunneltest 2

Utl.: Einröhrige Tunnel bleiben aber tickende Zeitbomben =

Wien (OTS) - Die ÖAMTC-Tunneltests und die breite öffentliche Diskussion haben erste konkrete Auswirkungen gezeigt. So hat die ASFINAG - nicht zuletzt unter dem Eindruck der kritischen Ergebnisse der ÖAMTC-Tests - im Vorjahr ein 5-Jahresprogramm zur Verbesserung der Tunnelsicherheit gestartet, bei dem zusätzlich in verbesserte Notfallmaßnahmen, Beleuchtung, Belüftung etc. investiert wird. Außerdem gibt es in Österreich unter der Mitwirkung des ÖAMTC auch eine eigene Tunnelkommission und einen Tunnelinspektor zur Erhöhung der Sicherheitsstandards.

Erfolg der ÖAMTC-Tunneltests ist, dass der Loibltunnel nun total saniert wird, dass Gleinalmtunnel und Pfändertunnel jüngst aufgerüstet wurden (mehr Licht, helle Wände, neue Sicherheits-Leittechnik, neues Videosystem mit digitaler Speicherung, neue Lüftung, beleuchtete Seitenränder, etc.). Der Bosrucktunnel hat sogar zusätzlich einen Rettungsstollen samt Fluchträumen erhalten. Der Lainbergtunnel ist jedoch trotz Rettungsstollen nicht sicher genug.

Rechtzeitig vor der Reisesaison werden die Restaurierungsarbeiten im Gleinalmtunnel fertiggestellt. Nach dem Katschbergtunnel wird auch der Tauerntunnel noch vor dem Sommer mit beleuchteten Randsteinen nachgerüstet. Außerdem noch vor dem Sommer fertig: der restaurierte Pfändertunnel und der Rettungsstollen im Felbertauerntunnel. Das sind erste, kleine Schritte. Ohne zweite Röhren bleiben Tunnel mit Verkehrsüberlastung aber tickende Zeitbomben. Die ersten großen Schritte kommen 2003. Dann werden die zweiten Röhren für Herzogberg- und Gräberntunnel im Packabschnitt der A 2 (Südautobahn) sowie des 10 km langen Plabutschunnel in Graz und des Ambergtunnel bei Feldkirch fertig. Von den neuen Tunnel könnte die doppelröhrige Umfahrung von Spital am Semmering fertig gebaut werden, sowie die Tunnelkette Klaus der A 9 und die Welser Westspange der A 8. Die übrigen Neubauten auf der Pyhrnroute, am Arlberg und der S 1 (Wiener Südumfahrung) folgen Schlag auf Schlag in den Jahren 2004 bis 2006.

Der einröhrige Felbertauerntunnel wird schon im heurigen Sommer seinen Zuluftstollen als Rettungsstollen umgebaut haben. Im 13 km

langen Arlbergtunnel wird es bei einer Röhre bleiben, der künftige Rettungsstollen zum Bahntunnel wird aber für mehr Sicherheit beider Verkehrsträger sorgen.

Lebensgefährlich bleiben die Tunnel ohne Fluchtstollen oder ohne zweite Röhre, also Tauern-, Katschberg-, Pfänder- und Gleinalmtunnel. In Österreich wurde zwar sehr viel für die Rettung von Unfallopfer in Tunnel getan, eine Senkung des Unfallrisikos wurde aber noch nicht erreicht, da heuer noch keine zweiten Tunnelröhren eröffnet werden konnten. "Der nächste Block der zweiten Tunnelröhren muss Tauern- und Katschberg-, aber ebenso Gleinalm- und Ganzsteintunnel betreffen, weil hier der Verkehr am stärksten ansteigen wird. Auch der Pfänder braucht dringend eine zweite Röhre", so die abschließende Forderung von ÖAMTC-Experten Matzke.

(Fortsetzung)

Rückfragehinweis:

ÖAMTC-Pressestelle  
Hannes Kerschl  
Tel.: (01) 711 99-1218

\*\*\* OTS-ORIGINALTEXT UNTER AUSSCHLISSLICHER INHALTLICHER  
VERANTWORTUNG DES AUSENDERS \*\*\*

OTS0057 2002-04-23/10:14

231014 Apr 02

Link zur Aussendung:

[http://www.ots.at/presseaussendung/OTS\\_20020423\\_OTS0057](http://www.ots.at/presseaussendung/OTS_20020423_OTS0057)