

Pressemitteilung der Transitplattform A10/Oberkärnten

11/01/2003

Neue Studien belegen – durch Ausbau des Tauern- und Katschbergtunnels wird Verkehrssicherheit nicht erhöht.

Bereits **4 Tage** nach dem schrecklichen Unfall im Tauerntunnel im Jahr 1999 hat die Bundesregierung und die Kärntner Landesregierung einstimmig den Ausbau des Tauern- und Katschbergtunnels zu zweiröhriigen Tunnels beschlossen, um die Verkehrssicherheit der Autofahrer in diesen Tunnels zu erhöhen. Dieser Beschluss erfolgte, wie anhand der kurzen Zeitspanne von 4 Tagen leicht nachvollziehbar, nicht nach reiflicher wissenschaftlicher Analyse zum Thema Verkehrssicherheit, sondern in verständlicher emotionaler Betroffenheit.

Nunmehr vorliegende wissenschaftliche Studien und Aussagen namhafter Verkehrsexperten belegen jedoch, dass Gegenteil:

Zweiröhriige Tunnels sind nicht sicherer als einröhriige, sondern haben eher eine höhere Unfallrate.

Dieses Ergebnis wird durch Vergleich von Studien verschiedenster Wissenschaftler, die Verkehrsunfälle in Tunneln in Österreich, Schweiz, Frankreich und Deutschland untersuchten, übereinstimmend nachgewiesen (Vergleiche Studie alpeninitiative Schweiz mit weiteren Nachweisen). Auch Universitätsprofessor Knoflacher hat die Ansicht, durch Ausbau des Katschberg- und Tauerntunnels die Verkehrssicherheit erhöhen zu können, als „Irrglaube“ abgetan. Grundsätzlich kommen alle Studien zum Ergebnis, dass

am unfallträchtigsten die Freilandstrecken sind (insbesondere aufgrund Witterungseinflüsse und Kreuzungspunkten), danach folgte der zweiröhrige Tunnel und wird der einröhrige Tunnel tendentiell als am sichersten eingestuft.

Die Frage der Unfallträchtigkeit hängt demnach nicht von der Frage eines einröhrigen oder zweiröhrigen Straßentunnels ab, sondern vielmehr von folgenden Faktoren:

- Menschliches Versagen (übermüdete und unkonzentrierte Krafftfahrer);
- Technisches Versagen (mangelhaft ausgerüstete und veraltete Krafftfahrzeuge);
- Mangelnde Betriebseinrichtung (zuwenig Beleuchtung und andere Maßnahmen);
- Verkehrsdichte und Durchschnittsgeschwindigkeit;

Es ist offensichtlich, dass hier durch verstärkte Kontrollen – insbesondere des Schwerverkehrs (Einhaltung der Ruhepausen der LKW-Lenker, technische Überprüfung, Überprüfung des Ladeguts auf Gefährlichkeit etc.) und Schaffung von zusätzlichen Betriebseinrichtungen damit die Verkehrssicherheit tatsächlich erhöht werden kann.

Am wirkungsvollsten wäre natürlich die weitestgehende Verlagerung des Schwerverkehrs und insbesondere des Gefahrgutverkehrs von der Straße auf das sicherste Transportmittel, die Schiene.

Diese Maßnahmen können um einen Bruchteil der geplanten Kosten (€ 400 Mio. für den Ausbau der Zweittunnels) realisiert und sofort umgesetzt werden.

Zusätzliches Sicherheitsrisiko durch den Ausbau des Tauerntunnels bzw. Katschbergtunnels

Durch den Ausbau der Tunnels wird die Sicherheit nicht erhöht, vielmehr werden dadurch zusätzliche Risiken einerseits für die Verkehrsteilnehmer andererseits für die entlang der A10 lebende Bevölkerung geschaffen.

Durch den Vollausbau der A10 wird die Tauernautobahn nach Wegfall des Transitvertrages und der EU Osterweiterung zur neuen Transit-Hauptroute in Europa. Auf der A10 wird sich der Verkehr laut Prognose der ÖSAG bzw. ASFINAG längstens bis zum Jahr 2020 verdreifachen. In diesen Prognosen wurde der Wegfall des Transitvertrages nicht berücksichtigt.

Dies bedeutet zwangsläufig, höchste Verkehrsdichte, geschlossene LKW-Kolonnen, wie am Brenner, mehr Gefahrguttransporte. Es werden demnach durch den Vollausbau der A10 weitere Risikofaktoren heraufbeschworen, die die Verkehrssicherheit auf der Tauernautobahn gegenüber dem jetzigen Zustand dramatisch reduzieren und für jeden Verkehrsteilnehmer, insbesondere für die Tagespendler, zukünftig ein erhöhtes Risiko bedeuten.

Gesundheit und Sicherheit der Anrainer

Das Thema Gesundheit und Sicherheit kann sich jedoch nicht lediglich auf die Verkehrsteilnehmer beschränken. Vor allem auch die Anrainergemeinden und deren Bevölkerung haben ein Grundrecht auf Schutz ihrer Gesundheit und ihres Lebens.

Die Lärmbelastung hat jetzt schon die gesetzlichen Grenzwerte teilweise überschritten, ohne dass ausreichende Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung getroffen wurden.

Der geplante Vollausbau der A10, die EU Osterweiterung und der Wegfall des Transitvertrags führen ohne Gegenmaßnahmen binnen weniger Jahre zur Verdreifachung des Verkehrs; die damit verbundene zusätzliche Lärm- und Schadstoffemission sowie die in einem engen Alpental dramatische Auswirkung von Unfällen mit besonderen Fahrgütern, führen zu einer unverantwortlichen Gesundheitsgefährdung und Existenzbedrohung für die Anrainer der A10.

Zusammenfassung:

Die politischen Beschlüsse zum Ausbau des Tauern- und Katschbergtunnels waren und sind gut gemeint und emotional verständlich.

Durch den Ausbau zu zweiröhrigen Tunnels wird jedoch das angestrebte Ziel der Erhöhung der Verkehrssicherheit aufgrund der nunmehr vorliegenden wissenschaftlichen Studien und Aussagen nicht erreicht. Darüber hinaus wird der Vollausbau der A10 aufgrund der im Jahre 1999 bei Fassung der Beschlüsse nicht vorhersehbaren EU-Osterweiterung und des Wegfalls des Transitvertrages gravierende „Nebenwirkungen“ haben. Die Tauernautobahn wird durch die von offiziellen Stellen prognostizierte Verdreifachung des Verkehrsaufkommens die Haupttransitrouten durch Österreich werden und wird dadurch zukünftig die Sicherheit aller Verkehrsteilnehmer auf der A10 und darüber hinaus auch Gesundheit und Leben aller Anrainer schwerstens gefährdet.

Auf Grundlage dieser neuen wissenschaftlichen Fakten ist es höchste Zeit, dass die Landesregierung in Kärnten den geänderten Umständen Rechnung trägt, von ihrem Beschluss zum Vollausbau der A10 abrückt und wirksame Maßnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit und zum Schutz der Bevölkerung in die Wege leitet.

Hier bietet sich neben dem oben angeführten Ausbau der Kontrollmaßnahmen vor allem der längst überfällige zweigleisige Ausbau der Tauernbahn und die Verlagerung des Schwerverkehrs insbesondere der Gefahrguttransporte auf die Schiene, an.

Zur besseren Einsatzmöglichkeit von Rettungskräften bei schweren Unfällen gibt es auch fertige Konzepte betreffend der Errichtung eines Rettungstollens, welche mit einem Bruchteil der Kosten des Vollausbaues realisiert werden könnten.

Der Vorstand der Transitplattform A10 Oberkärnten