

Bundesgesetz, mit dem ein Straßentunnel-Sicherheitsgesetz erlassen und die Straßenverkehrsordnung 1960 geändert wird

Der Nationalrat hat beschlossen:

Artikel 1**Bundesgesetz über die Sicherheit von Straßentunneln (Straßentunnel-Sicherheitsgesetz – STSG)****Inhaltsverzeichnis**

| | |
|--------|---|
| § 1 | Geltungsbereich |
| § 2 | Begriffsbestimmungen |
| § 3 | Aufgaben der Tunnel-Verwaltungsbehörde |
| § 4 | Aufgaben des Tunnel-Managers |
| § 5 | Aufgaben des Tunnel-Sicherheitsbeauftragten, Anforderungen |
| § 6 | Periodische Übungen |
| § 7 | Verfahren für die Genehmigung des Tunnel-Vorentwurfs |
| § 8 | Verfahren für die Inbetriebnahme von Tunneln |
| § 9 | Bewertung der Konformität von in Betrieb genommenen Tunneln |
| § 10 | Änderungen an in Betrieb genommenen Tunneln |
| § 11 | Tunnel-Sicherheitsdokumentation |
| § 12 | Tunnel-Risikoanalysen |
| § 13 | Behördenzuständigkeit |
| § 14 | Strafbestimmungen |
| § 15 | Vollzugsklausel |
| § 16 | Bezugnahme auf Richtlinien |
| § 17 | In-Kraft-Treten |
| Anlage | Sicherheitsmaßnahmen |

Geltungsbereich

§ 1. Dieses Bundesgesetz gilt für alle Tunnel mit einer Länge von mehr als 500 m im Verlauf von Bundesstraßen A oder S gemäß Bundesstraßengesetz 1971, BGBl. Nr. 286, in der geltenden Fassung.

Begriffsbestimmungen

§ 2. Für dieses Bundesgesetz gelten folgende Begriffsbestimmungen:

1. Tunnellänge ist die Länge des längsten Fahrstreifens, gemessen im Bereich des völlig geschlossenen Tunnelabschnitts;
2. Einsatzdienste sind alle örtlich betroffenen - öffentlichen wie privaten - Dienste oder Tunneldienststellen, die befugt und verpflichtet sind, bei einem Unfall Hilfe zu leisten, einschließlich Polizei, Feuerwehr und Rettungsdienste;
3. Tunnel-Verwaltungsbehörde ist der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie;

4. Tunnel-Manager eines Tunnels ist der Straßenerhalter der Bundesstraße, in deren Verlauf sich der Tunnel befindet;
5. Tunnel-Sicherheitsbeauftragter ist eine natürliche Person, die sämtliche Präventiv- und Sicherungsmaßnahmen koordiniert, um die Sicherheit der Nutzer und des Betriebspersonals sicherzustellen. Tunnel-Sicherheitsbeauftragte können auch Angehörige des Tunnelpersonals oder der Einsatzdienste sein. Ein Tunnel-Sicherheitsbeauftragter darf seine Aufgaben und Funktionen auch in mehreren Tunnels wahrnehmen, sofern sich diese auf dem Gebiet von höchstens drei aneinander grenzenden Bundesländern befinden.
6. Erhebliche Störung ist ein Ereignis, das eine unmittelbare Auswirkung auf den Verkehrsfluss hat oder ein unverzügliches Eingreifen in den Verkehrsfluss erfordert.

Aufgaben der Tunnel-Verwaltungsbehörde

§ 3. (1) Die Tunnel-Verwaltungsbehörde hat vom Tunnel-Manager namhaft gemachte Tunnel-Sicherheitsbeauftragte anzuerkennen, wenn diese die in § 5 Abs. 2 angeführten Anforderungen erfüllen.

(2) Die Tunnel-Verwaltungsbehörde hat für den Vorentwurf eines von diesem Bundesgesetz betroffenen Tunnels auf Antrag des Tunnel-Managers ein Genehmigungsverfahren gemäß § 7 durchzuführen.

(3) Die Tunnel-Verwaltungsbehörde hat für die Inbetriebnahme eines von diesem Bundesgesetz betroffenen Tunnels auf Antrag des Tunnel-Managers ein Genehmigungsverfahren gemäß § 8 durchzuführen.

(4) Die Tunnel-Verwaltungsbehörde hat Tunnel, die im Zeitpunkt des Inkrafttretens dieses Bundesgesetzes bereits für den allgemeinen Verkehr freigegeben sind, gemäß § 9 hinsichtlich ihrer Konformität mit den Anforderungen gemäß der Anlage zu diesem Bundesgesetz zu bewerten.

(5) Die Tunnel-Verwaltungsbehörde hat wiederkehrend Inspektionen durchzuführen, um sicherzustellen, dass alle unter dieses Bundesgesetz fallenden Tunnel mit dessen Bestimmungen und dem Stand der Technik in Einklang stehen. Zwischen zwei aufeinander folgenden Inspektionen eines Tunnels dürfen nicht mehr als sechs Jahre liegen. Das Ergebnis der Inspektion ist in einem Bericht festzuhalten.

(6) Stellt die Tunnel-Verwaltungsbehörde fest, dass ein Tunnel nicht den Vorgaben dieses Bundesgesetzes entspricht, so hat sie dem Tunnel-Manager und dem Tunnel-Sicherheitsbeauftragten mitzuteilen, welche Maßnahmen zur Erhöhung der Sicherheit des Tunnels ergriffen werden müssen. Umfassen diese Maßnahmen wesentliche bauliche oder betriebliche Änderungen, so ist gemäß § 10 vorzugehen.

(7) Die Tunnel-Verwaltungsbehörde kann, wenn in einem Tunnel die Sicherheitsanforderungen nicht erfüllt sind, dem Tunnel-Manager mit Bescheid die Aussetzung oder Einschränkung des Tunnelbetriebs auftragen und darin die Bedingungen festsetzen, unter denen der normale Verkehrsbetrieb wieder aufgenommen werden darf. Eine Ausfertigung des Bescheides ist dem Tunnel-Sicherheitsbeauftragten zuzuleiten.

(8) Die Tunnel-Verwaltungsbehörde hat erstmalig über den Zeitraum vom Inkrafttreten dieses Bundesgesetzes bis zum Ablauf des darauf folgenden Kalenderjahres sowie wiederkehrend über den Zeitraum der zwei auf den letzten Berichtszeitraum folgenden Kalenderjahre Berichte über Brände in Tunnels und über Unfälle, welche die Sicherheit von Straßennutzern im Tunnel gefährden, sowie über deren Häufigkeit und die Ursachen zu erstellen; sie hat diese Vorkommnisse auszuwerten und Angaben zur tatsächlichen Bedeutung und Wirksamkeit von Sicherheitseinrichtungen und Sicherheitsmaßnahmen zu machen. Die Berichte sind der Europäischen Kommission jeweils bis Ende September des auf den Berichtszeitraum folgenden Jahres zu übermitteln, sofern es sich um Tunnelanlagen des transeuropäischen Straßennetzes handelt.

Aufgaben des Tunnel-Managers

§ 4. (1) Der Tunnel-Manager ist für jeden unter seine Zuständigkeit fallenden Tunnel in der Phase der Planung, des Baus und des Betriebs verantwortlich.

(2) Der Tunnel-Manager hat für jeden Tunnel einen von ihm namhaft gemachten und von der Tunnel-Verwaltungsbehörde gemäß § 3 Abs. 1 anerkannten Tunnel-Sicherheitsbeauftragten zu ernennen.

(3) Der Tunnel-Manager hat für jeden Tunnel eine Tunnel-Sicherheitsdokumentation gemäß § 11 zusammenzustellen und auf dem aktuellen Stand zu halten. Eine Kopie dieser Tunnel-Sicherheitsdokumentation hat er der Tunnel-Verwaltungsbehörde und dem Tunnel-Sicherheitsbeauftragten zuzuleiten.

(4) Der Tunnel-Manager hat für die Vorlage aller im Rahmen der Verfahren gemäß § 7, § 8 und § 9 erforderlichen Unterlagen zu sorgen.

(5) Der Tunnel-Manager hat in allen Tunnels, die von einer Überwachungszentrale überwacht werden, ein Videoüberwachungssystem zur automatischen Erkennung von Verkehrsstörungen (z.B. stehen gebliebene Fahrzeuge) und Bränden gemäß nachstehenden Bestimmungen zu betreiben:

1. Der Umstand der Videoüberwachung und deren Zweck sind für die Verkehrsteilnehmer durch geeignete Maßnahmen erkennbar zu machen.
2. Mit dem Videoüberwachungssystem dürfen Bilder ausschließlich zum Zweck der möglichst frühzeitigen und deutlichen Erkennung von Gefahren für die Sicherheit des Straßenverkehrs und des Tunnelbetriebs sowie der Unterstützung des Tunnel-Managers und der Einsatzdienste bei der Bewältigung solcher Gefahren erfasst, übertragen, aufgezeichnet und genutzt werden.
3. Die technische Ausgestaltung des Videoüberwachungssystems hat den in Z 2 genannten Zwecken zu entsprechen.
4. Aufzeichnung und Wiedergabe der Bilder haben in einer Qualität zu erfolgen, die eine Erkennbarkeit einzelner Personen oder Fahrzeugkennzeichen ausschließt.
5. Die anfallenden Bilder sind vor einem Zugriff durch Unbefugte zu schützen.
6. Die Bilder sind spätestens nach Ablauf von vier Stunden, gerechnet vom Zeitpunkt der erstmaligen Aufzeichnung, zu löschen.
7. Werden mit dem Videoüberwachungssystem Bilder von erheblichen Störungen oder Unfällen (Abs. 7) aufgezeichnet, so dürfen diese Aufzeichnungen, soweit dies für die Erfüllung der in Z 2 genannten Zwecke erforderlich ist, abweichend von Z 4 auch in einer Qualität erfolgen, welche die Erkennbarkeit einzelner Personen oder Fahrzeugkennzeichen zulässt. Abweichend von Z 6 dürfen solche Aufzeichnungen so lange aufbewahrt werden, als dies für Zwecke der Feststellung rechtserheblicher Tatsachen durch die Tunnel-Verwaltungsbehörde in Wahrnehmung ihrer gesetzlichen Aufgaben (§ 3) oder die Analyse der technischen Funktionalität der Tunnelsicherheitseinrichtungen unbedingt erforderlich ist, längstens jedoch bis zum Ablauf von drei Jahren, gerechnet vom Zeitpunkt der erstmaligen Aufzeichnung. Auch in diesem Fall ist durch geeignete Maßnahmen zum frühestmöglichen Zeitpunkt sicherzustellen, dass die Erkennbarkeit einzelner Personen oder Fahrzeugkennzeichen ausgeschlossen wird.

(6) Der Tunnel-Manager hat, unter Beachtung der Anlage zu diesem Bundesgesetz, die Vorgangsweise im Zusammenhang mit Tunnelsperren im Ereignisfall sowie mit Voll- und Teilsperren wegen Bau- und Erhaltungsarbeiten festzulegen.

(7) Der Tunnel-Manager hat über alle erheblichen Störungen und Unfälle, die sich im Tunnel ereignen, einen Meldebericht zu erstellen, der innerhalb eines Monats nach dem Ereignis dem Tunnel-Sicherheitsbeauftragten, der Tunnel-Verwaltungsbehörde und den Einsatzdiensten zuzuleiten ist.

(8) Der Tunnel-Manager hat

1. im Falle eines Brandes im Tunnel oder eines Unfalls, bei dem die Sicherheit von Straßennutzern im Tunnel gefährdet wurde, oder
2. über Ersuchen der Tunnel-Verwaltungsbehörde oder
3. wenn es ihm sonst geboten erscheint,

dafür zu sorgen, dass ein Untersuchungsbericht angefertigt wird, in welchem die Umstände des in Abs. 7 genannten Ereignisses analysiert oder die sich daraus ergebenden Schlussfolgerungen dargelegt werden. Diesen Bericht hat der Tunnel-Manager spätestens einen Monat, nachdem er ihn selbst erhalten hat, an den Tunnel-Sicherheitsbeauftragten, die Tunnel-Verwaltungsbehörde und die Einsatzdienste weiterzuleiten.

(9) Der Tunnel-Manager hat dafür zu sorgen, dass Übungen für das Tunnelpersonal und die Einsatzdienste gemäß § 6 in den dort angeführten Zeitabständen durchgeführt werden können.

(10) Der Tunnel-Manager hat dafür zu sorgen, dass die Tunnelnutzer an geeigneten Stellen (z. B. an Rastplätzen vor Tunnels, an Tunneleingängen, an denen der Verkehr angehalten wird) und im Wege des Internet über die vorhandenen Sicherheitseinrichtungen und das richtige Verhalten im Tunnel informiert werden.

Weiters hat er, in Abstimmung mit der Tunnel-Verwaltungsbehörde, erstmals im Jahr 2010 und danach jeweils im Abstand von höchstens fünf Jahren Informationskampagnen durchzuführen, die sich auf das richtige Verhalten der Verkehrsteilnehmer bei der Anfahrt zum Tunnel und der Durchfahrt, insbesondere im Fall von Fahrzeugpannen, Staus, Unfällen und Bränden, erstrecken. Die Informationskampagnen sind auf der Grundlage der harmonisierten Arbeiten internationaler Organisationen gemeinsam mit den beteiligten Parteien durchzuführen.

Aufgaben des Tunnel-Sicherheitsbeauftragten, Anforderungen

§ 5. (1) Der Tunnel-Sicherheitsbeauftragte hat

1. die Koordinierung mit den Einsatzdiensten sicherzustellen und an der Ausarbeitung von Betriebsabläufen mitzuwirken,
2. an der Planung, Durchführung und Bewertung von Einsätzen im Ereignisfall mitzuwirken,
3. an der Ausgestaltung von Sicherheitsprogrammen und an der Festlegung von Spezifikationen für bauliche Einrichtungen, Ausstattung und Betrieb sowohl bei neuen Tunneln als auch in Bezug auf den Umbau bestehender Tunnel mitzuwirken,
4. sich zu vergewissern, dass das Betriebspersonal geschult wird und die Einsatzdienste mit den Besonderheiten des jeweiligen Tunnels vertraut gemacht werden, sowie an der Durchführung der periodischen Übungen gemäß § 6 mitzuwirken,
5. fachlichen Rat hinsichtlich der Abnahme baulicher Einrichtungen, der Ausstattung und des Betriebs von Tunneln zu erteilen,
6. sich zu vergewissern, dass die baulichen Einrichtungen und die Ausstattung von Tunneln instand gehalten und repariert werden,
7. Stellungnahmen gemäß § 7 (2), § 8 (2) und § 10 (1) abzugeben und
8. an der Auswertung erheblicher Störungen oder Unfälle gemäß § 4 Abs. 7 und 8 mitzuwirken.

(2) Der Tunnel-Sicherheitsbeauftragte hat über die zur Erfüllung der in Abs. 1 genannten Aufgaben erforderliche Qualifikation in Bezug auf Ausbildung, Berufserfahrung, Kenntnisse und Fähigkeiten zu verfügen. Er muss in allen die Sicherheit von Straßentunneln betreffenden Fragen unabhängig und darf diesbezüglich an keine Weisungen gebunden sein.

Periodische Übungen

§ 6. (1) In Tunneln haben in nachstehenden Zeitabständen Übungen stattzufinden:

1. mindestens alle vier Jahre Großübungen unter möglichst realistischen Bedingungen, mit erforderlichen straßenpolizeilichen Begleitmaßnahmen und
2. im Zeitraum dazwischen jährliche Teil- und/oder Simulationsübungen.

In Gebieten, in denen mehrere in den Anlageverhältnissen vergleichbare Tunnel nahe beieinander liegen, hat die Großübung in mindestens einem dieser Tunnel stattzufinden.

(2) Die Planung und Durchführung der Übungen gemäß Abs. 1, einschließlich der Kostentragung, hat anhand einer schriftlichen Vereinbarung der Beteiligten zu erfolgen, wobei insbesondere darauf zu achten ist, dass die Übungen

1. möglichst realistisch sind und festgelegten Störfallszenarien entsprechen,
2. klare Ergebnisse liefern und
3. so durchgeführt werden, dass Schäden am Tunnel möglichst vermieden werden.

Es ist zulässig, Übungen zum Teil und für ergänzende Ergebnisse auch am Modell oder in der Form von Computer-Simulationen durchzuführen.

(3) Die Tunnel-Sicherheitsbeauftragten und die Einsatzdienste haben die Ergebnisse der durchgeführten periodischen Übungen gemeinsam zu beurteilen, einen Bericht an den Tunnel-Manager zu erstellen und geeignete Maßnahmen vorzuschlagen.

Verfahren für die Genehmigung des Tunnel-Vorentwurfs

§ 7. (1) Vor Baubeginn eines Tunnels genehmigt die Tunnel-Verwaltungsbehörde über Antrag des Tunnel-Managers mit Bescheid den Tunnel-Vorentwurf, sofern die Anforderungen dieses Bundesgesetzes und des Standes der Technik erfüllt sind. Dieser Bescheid legt erforderlichenfalls Bedingungen oder Auflagen sowie den Zeitpunkt fest, zu dem diese jeweils zu erfüllen sind.

(2) Dem Antrag sind jedenfalls beizugeben:

1. die Tunnel-Sicherheitsdokumentation gemäß § 11 für einen in Planung befindlichen Tunnel und
2. die Stellungnahme des Tunnel-Sicherheitsbeauftragten zum Tunnel-Vorentwurf.

(3) Wird im Verfahren unter Vorlage geforderter Nachweise beantragt, Ausnahmen von den Anforderungen gemäß der Richtlinie 2004/54/EG über Mindestanforderungen an die Sicherheit von Tunneln im transeuropäischen Straßennetz zu genehmigen, um den Einbau und die Verwendung innovativer Sicherheitseinrichtungen oder die Verwendung innovativer Sicherheitsverfahren zu ermöglichen, die im Vergleich zum Stand der Technik, der den Vorgaben für die Anforderungen gemäß der Anlage zu diesem Bundesgesetz zugrunde liegt, einen gleichwertigen oder höheren Schutz bieten, so hat die Tunnel-

Verwaltungsbehörde gemäß der genannten Richtlinie die Europäische Kommission zu befassen und das Verfahren unter Bedachtnahme auf die Ergebnisse dieser Befassung durchzuführen.

(4) Wenn dies im Interesse der Zweckmäßigkeit, Raschheit, Einfachheit und Kostensparnis gelegen ist, können Genehmigungsverfahren gemäß Abs. 1 gemeinsam mit allfälligen Verfahren gemäß § 24 Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz 2000, BGBL. Nr. 697/1993 oder § 4 Bundesstraßengesetz 1971, BGBL. Nr. 286, in der jeweils geltenden Fassung durchgeführt werden.

(5) Kosten, die der Tunnel-Verwaltungsbehörde im Rahmen des Verfahrens erwachsen, wie Gebühren oder Honorare für Sachverständige oder Projektkoordinatoren, sind vom Tunnel-Manager zu tragen. Diesem kann von der Tunnel-Verwaltungsbehörde, geleitet von den Grundsätzen der Zweckmäßigkeit, Raschheit, Einfachheit und Kostensparnis, mit Bescheid die Bezahlung der geprüften Rechnungen direkt an den Rechnungsleger vorgeschrieben werden.

Verfahren für die Inbetriebnahme von Tunneln

§ 8. (1) Vor Inbetriebnahme eines Tunnels genehmigt die Tunnel-Verwaltungsbehörde über Antrag des Tunnel-Managers mit Bescheid die erstmalige Eröffnung oder die Wiedereröffnung (§ 10 Abs. 2) eines Tunnels für den allgemeinen Verkehr sofern die Anforderungen dieses Bundesgesetzes und gegebenenfalls des Bescheids gemäß § 7 erfüllt sind. Eine Kopie des Bescheides ist auch den Einsatzdiensten gemäß Alarm- und Einsatzplan zuzuleiten. Dieser Bescheid legt erforderlichenfalls Bedingungen oder Auflagen sowie den Zeitpunkt fest, zu dem diese jeweils zu erfüllen sind.

(2) Dem Antrag sind jedenfalls beizugeben:

1. die entsprechende Tunnel-Sicherheitsdokumentation gemäß § 11 und
2. die Stellungnahme des Tunnel-Sicherheitsbeauftragten zur Frage der Inbetriebnahme.

(3) Hinsichtlich der Kosten gilt § 7 Abs. 5 sinngemäß.

Erstbewertung und Anpassung der Konformität von Tunneln

§ 9. (1) Die Tunnel-Verwaltungsbehörde hat Tunnel, die im Zeitpunkt des Inkrafttretens dieses Bundesgesetzes bereits für den allgemeinen Verkehr freigegeben sind, bis zum 30. Oktober 2006 hinsichtlich ihrer Konformität mit den Anforderungen gemäß der Anlage zu diesem Bundesgesetz unter besonderer Berücksichtigung der Tunnel-Sicherheitsdokumentation gemäß § 11 und anhand einer Inspektion zu bewerten.

(2) Der Tunnel-Manager hat der Tunnel-Verwaltungsbehörde erforderlichenfalls einen Vorschlag mit einem Plan zur Anpassung des Tunnels an die Bestimmungen gemäß der Anlage zu diesem Bundesgesetz und mit einer Beschreibung der von ihm beabsichtigten Maßnahmen zur Mängelbeseitigung zu unterbreiten. Ist er der Ansicht, dass bestimmte, in der Anlage festgelegte bauliche Anforderungen nur durch technische Lösungen erfüllbar sind, die nicht oder nur zu unverhältnismäßig hohen Kosten verwirklicht werden können, so kann er risikomindernde Alternativmaßnahmen vorschlagen, die zu einem gleichwertigen oder höheren Schutzniveau führen.

(3) Die Tunnel-Verwaltungsbehörde hat die Maßnahmen zur Mängelbeseitigung zu genehmigen oder deren Änderung zu verlangen. Risikomindernde Alternativmaßnahmen gemäß Abs. 2 sind nur zulässig, wenn deren Wirksamkeit anhand einer Tunnel-Risikoanalyse gemäß § 12 nachgewiesen worden ist. Weichen die risikomindernden Alternativmaßnahmen bei Tunnels des transeuropäischen Straßennetzes von den Anforderungen gemäß Anhang I der in § 7 Abs. 3 genannten Richtlinie ab, so hat die Tunnel-Verwaltungsbehörde gemäß der genannten Richtlinie die Europäische Kommission zu befassen und das Verfahren unter Bedachtnahme auf die Ergebnisse dieser Befassung durchzuführen. Der Tunnel-Manager hat die Tunnel-Verwaltungsbehörde über die erfolgte Durchführung der Maßnahmen in Kenntnis zu setzen.

(4) Umfassen die Maßnahmen zur Mängelbeseitigung wesentliche bauliche oder betriebliche Änderungen, so ist gemäß § 10 vorzugehen.

(5) Alle Maßnahmen und Verfahren im Hinblick auf die Konformität der in Abs. 1 genannten Tunnel müssen spätestens am 30. April 2019 abgeschlossen sein.

(6) Die Tunnel-Verwaltungsbehörde hat erstmalig über den Zeitraum vom Inkrafttreten dieses Bundesgesetzes bis zum 30. Oktober 2006 sowie wiederkehrend über den Zeitraum der zwei auf den letzten Berichtszeitraum folgenden Jahre Berichte über den Zeitplan für die Anpassung der Tunnel an die Bestimmungen gemäß der Anlage zu diesem Bundesgesetz, über den Stand der Durchführung und über etwaige Änderungen des Plans zu erstellen und diese, sofern es sich um Tunnelanlagen des transeuropäischen Straßennetzes handelt, der Europäischen Kommission bis zum Ende des auf den Berichtszeitraum folgenden Jahres zu übermitteln. Bis zum 30. April 2007 hat sie der Europäischen Kommission weiters,

sofern es sich um Tunnelanlagen des transeuropäischen Straßennetzes handelt, einen Bericht vorzulegen, in dem die Pläne im Hinblick auf die Beachtung der Anforderungen dieses Bundesgesetzes sowie die beabsichtigten Maßnahmen dargelegt werden und gegebenenfalls zu den Konsequenzen Stellung genommen wird, die sich aus der Öffnung oder Schließung der wichtigsten Tunnelzufahrtsstraßen ergeben.

Änderungen an Tunneln

§ 10. (1) Bei allen wesentlichen baulichen und betrieblichen Änderungen an in Betrieb genommenen Tunneln

1. hat der Tunnel-Manager dem Tunnel-Sicherheitsbeauftragten vorab jeweils eine Dokumentation vorzulegen, in der die Vorschläge detailliert ausgeführt werden;
2. hat der Tunnel-Sicherheitsbeauftragte die Auswirkungen der Änderungen zu prüfen und dem Tunnel-Manager seine Stellungnahme mitzuteilen;
3. hat der Tunnel-Manager der Tunnel-Verwaltungsbehörde und den Einsatzdiensten eine Kopie der Stellungnahme des Tunnel-Sicherheitsbeauftragten zuzuleiten.

(2) Bei Vorliegen wesentlicher Änderungen bezüglich Konstruktion, Ausstattung oder Betrieb eines Tunnels, die Bestandteile der Tunnel-Sicherheitsdokumentation erheblich beeinflussen könnten, sind Verfahren gemäß § 7 und § 8 durchzuführen.

Tunnel-Sicherheitsdokumentation

§ 11. (1) Die Tunnel-Sicherheitsdokumentation hat eine Beschreibung der vorbeugenden und sichernden Maßnahmen zu enthalten, die unter Berücksichtigung von Personen mit eingeschränkter Mobilität und behinderten Personen, der Art der Straße, der Gesamtauslegung des Bauwerks, seiner Umgebung, der Art des Verkehrs und der Einsatzbedingungen der Einsatzdienste zur Sicherstellung der Sicherheit der Nutzer erforderlich sind.

(2) Für einen in Planung befindlichen Tunnel hat die Tunnel-Sicherheitsdokumentation insbesondere folgende Bestandteile zu umfassen:

1. eine Beschreibung des geplanten Bauwerks und seiner Zufahrten, zusammen mit den für das Verständnis des Entwurfs und der erwarteten Betriebsregelungen erforderlichen Plänen,
2. eine Verkehrsprognose unter Darlegung und Begründung der erwarteten Bedingungen für die Beförderung gefährlicher Güter, gegebenenfalls zusammen mit der Tunnel-Risikoanalyse gemäß § 12,
3. eine spezifische Gefahrenanalyse, in der die beim Betrieb des Tunnels möglicherweise auftretenden Unfälle, die für die Sicherheit der Tunnelnutzer von Belang sind, sowie Art und Umfang ihrer möglichen Folgen beschrieben sind; in dieser Untersuchung sind auch Maßnahmen zur Verhinderung der Wahrscheinlichkeit von Unfällen und ihrer Folgen zu beschreiben und zu belegen; und
4. die Sicherheitsbeurteilung durch einen auf dem Gebiet der Tunnelsicherheit spezialisierten Sachverständigen.

(3) Für einen in der Phase der Inbetriebnahme befindlichen Tunnel hat die Tunnel-Sicherheitsdokumentation zusätzlich zu den in Abs. 2 angeführten Bestandteilen noch folgende Bestandteile zu umfassen:

1. eine Darstellung der bestehenden Organisation, der vorhandenen personellen und materiellen Ressourcen und der Anweisungen des Tunnel-Managers zur Sicherstellung des Betriebs und der Erhaltung des Tunnels,
2. einen gemeinsam mit den Einsatzdiensten erstellten Alarm- und Einsatzplan, in dem auch Personen mit eingeschränkter Mobilität und behinderte Personen berücksichtigt werden, und
3. eine Beschreibung des Systems für das ständige Erfahrungsfeedback, durch das bedeutendere Störfälle und Unfälle erfasst und analysiert werden können.

(4) Für einen in Betrieb befindlichen Tunnel hat die Tunnel-Sicherheitsdokumentation zusätzlich zu den in Abs. 2 und 3 angeführten Bestandteilen noch folgende Bestandteile zu umfassen:

1. einen Bericht mit Analyse über erhebliche Störungen und Unfälle, die sich ab 1. Mai 2006 ereignet haben, und
2. eine Aufstellung der durchgeführten Sicherheitsübungen und eine Analyse der aus diesen Übungen gezogenen Lehren.

Tunnel-Risikoanalysen

§ 12. (1) Weist ein Tunnel hinsichtlich der Sicherheitsparameter gemäß der Anlage zu diesem Bundesgesetz eine besondere Charakteristik auf, so ist eine Tunnel-Risikoanalyse durchzuführen, um festzu-

stellen, ob zur Sicherstellung eines hohen Sicherheitsniveaus im Tunnel zusätzliche Sicherheitsmaßnahmen und/oder weitere Ausrüstungen erforderlich sind. Bei dieser Tunnel-Risikoanalyse sind die beim Betrieb des Tunnels möglicherweise auftretenden Unfälle, die für die Sicherheit der Tunnelnutzer von Belang sind, sowie Art und Umfang ihrer möglichen Folgen zu berücksichtigen.

(2) In gemäß Abs. 1 erforderlichen Tunnel-Risikoanalysen sind die Risiken für einen bestimmten Tunnel unter Berücksichtigung aller sicherheitsrelevanten planerischen und verkehrlichen Faktoren zu untersuchen. Die Untersuchung hat insbesondere Verkehrsmerkmale, Tunnellänge, Verkehrsart und Tunnelgeometrie sowie das prognostizierte tägliche Aufkommen an LKW-Verkehr zu umfassen.

(3) Tunnel-Risikoanalysen sind durch vom Tunnel-Manager unabhängige Stellen durchzuführen, und es ist für sie eine präzise, genau definierte und optimaler Praxis entsprechende Methodik anzuwenden.

Behördenzuständigkeit

§ 13. Behörde im Sinne dieses Bundesgesetzes, mit Ausnahme des § 14, ist der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie.

Strafbestimmungen

§ 14. (1) Wer

1. als Tunnel-Manager entgegen § 4 eine dort angeführte Aufgabe nicht wahrnimmt, oder
2. als Tunnel-Manager ohne Genehmigung gemäß § 7 einen Tunnel baut, oder
3. als Tunnel-Manager ohne Genehmigung gemäß § 8 einen Tunnel in Betrieb nimmt, oder
4. als Tunnel-Sicherheitsbeauftragter entgegen § 5 eine dort angeführte Aufgabe nicht wahrnimmt oder
5. einer auf Grund dieses Bundesgesetzes erlassenen Verordnung zuwiderhandelt oder
6. einem auf Grund dieses Bundesgesetzes oder einer Verordnung erlassenen Bescheid zuwiderhandelt oder
7. als sonst gemäß diesem Bundesgesetz Verpflichteter seine Aufgabe nicht wahrnimmt, begeht, sofern die Tat nicht den Tatbestand einer in die Zuständigkeit der Gerichte fallenden strafbaren Handlung bildet, eine Verwaltungsübertretung und ist
 - a) in den Fällen der Z 1 bis 3 mit einer Geldstrafe bis zu Euro 3 000,
 - b) in den Fällen der Z 4 bis 6 mit einer Geldstrafe bis zu Euro 1 500 und
 - c) im Fall der Z 7 mit einer Geldstrafe bis zu Euro 1 000

zu bestrafen. Im Fall der Uneinbringlichkeit ist mit einer Ersatzfreiheitsstrafe zu bestrafen, die bei Geldstrafen gemäß lit. a bis zu sechs und bei Geldstrafen gemäß lit. b bis zu drei Wochen betragen kann.

(2) Von den eingehobenen Strafgeldern fließen 30% der Gebietskörperschaft zu, die den Aufwand jener Behörde zu tragen hat, die das Strafverfahren in erster Instanz durchführt. Weitere 70% fließen dem Österreichischen Verkehrssicherheitsfonds zu.

Vollzugsklausel

§ 15. Mit der Vollziehung dieses Bundesgesetzes ist der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie betraut.

Bezugnahme auf Richtlinien

§ 16. Durch dieses Bundesgesetz wird die Richtlinie 2004/54/EG über Mindestanforderungen an die Sicherheit von Tunnels im transeuropäischen Straßennetz, ABl. Nr. L 201 vom 7.6.2004, S. 56 in österreichisches Recht umgesetzt.

Übergangsbestimmung

§ 17 (1) Die Verpflichtung zur Erlassung eines Bescheides gemäß § 7 entfällt bei folgenden Tunneln:

1. Hub (Einhäusung) im Zuge der A 10 Tauern Autobahn
2. Tauerntunnel, Oströhre, im Zuge der A 10 Tauern Autobahn
3. Pfänder-tunnel, Weströhre, im Zuge der A 14 Rheintal/Walgau Autobahn
4. Tradenberg, Stetten, Kreuzenstein im Zuge der S 1 Wiener Außenring Schnellstraße
5. Kaltenbach-tal und Kirchdorf im Zuge der S 35 Brucker Schnellstraße
6. Rothenthurn, St. Georgen, Unzmarkt im Zuge der S 36 Murtal Schnellstraße.

(2) Die Verpflichtung zur Erlassung eines Bescheides gemäß § 10 in Verbindung mit § 7 entfällt vor der erstmaligen wesentlichen Änderung nach Inkrafttreten dieses Bundesgesetzes bei folgenden Tunneln:

1. Lainberg, Bestandsröhre im Zuge der A 9 Pyhrn Autobahn
2. Tauerntunnel, Weströhre, und Katschberg, Bestandsröhre im Zuge der A 10 Tauern Autobahn
3. Roppen, Bestandsröhre im Zuge der A 12 Inntal Autobahn
4. Pfändertunnel, Oströhre, im Zuge der A 14 Rheintal/Walgau Autobahn
5. Tanzenberg und Ganzstein im Zuge der S 6 Semmering Schnellstraße.

(3) Die Abs. 1 und 2 treten mit Ablauf des 31. Dezember 2006 außer Kraft.

Anlage**Sicherheitsmaßnahmen**

1. Entscheidungsgrundlage für Sicherheitsmaßnahmen

1.1. Sicherheitsparameter

1.1.1. Die in einem Tunnel durchzuführenden Sicherheitsmaßnahmen werden unter systematischer Berücksichtigung aller Aspekte des durch die Infrastruktur, den Betrieb, die Nutzer und die Fahrzeuge gebildeten Systems bestimmt.

1.1.2. Folgende Sicherheitsparameter sind insbesondere zu beachten:

- Tunnellänge,
- Anzahl der Tunnelröhren,
- Anzahl der Fahrstreifen,
- Querschnittsgeometrie,
- Trassierung,
- Bauart,
- Richtungsverkehr oder Gegenverkehr,
- Verkehrsaufkommen je Tunnelröhre (einschließlich der zeitlichen Verteilung),
- Gefahr täglicher oder saisonaler Staubildung,
- Zugriffszeit der Einsatzdienste,
- Vorkommen und Anteil des Lkw-Verkehrs,
- Vorkommen, Anteil und Art des Gefahrgutverkehrs,
- Merkmale der Zufahrtsstraßen,
- Fahrstreifenbreite,
- geschwindigkeitsbezogene Aspekte,
- topografische und meteorologische Verhältnisse.

1.2. Mindestanforderungen

1.2.1. Zur Sicherstellung eines Mindestsicherheitsniveaus in allen von diesem Gesetz betroffenen Tunneln werden zumindest die in den nachstehenden Abschnitten geforderten Sicherheitsmaßnahmen durchgeführt. Begrenzte Abweichungen von diesen Anforderungen können gestattet werden, sofern das folgende Verfahren mit einem positiven Ergebnis abgeschlossen wurde:

- a) Die Tunnel-Verwaltungsbehörde übermittelt, sofern es sich um Tunnelanlagen des trans-europäischen Straßennetzes handelt, der Europäischen Kommission Angaben zu folgenden Punkten:
 - in Betracht gezogene begrenzte Abweichung(en);
 - zwingende Gründe für die in Betracht gezogene begrenzte Abweichung;
 - risikomindernde Alternativmaßnahmen, die zum Einsatz kommen oder verstärkt werden, um ein mindestens gleichwertiges Sicherheitsniveau sicherzustellen, einschließlich des Nachweises hierfür in Form einer Analyse der relevanten Risiken.
 - b) Die Kommission leitet diesen Antrag auf Genehmigung einer begrenzten Abweichung so schnell wie möglich, spätestens jedoch einen Monat, nachdem sie ihn erhalten hat, an die Mitgliedstaaten weiter.
 - c) Wenn weder die Kommission noch ein Mitgliedstaat innerhalb von drei Monaten nach Eingang des Antrags bei der Kommission Einwände geltend macht, gilt die begrenzte Abweichung als gebilligt; die Kommission unterrichtet alle Mitgliedstaaten entsprechend. Wenn Einwände vorgebracht werden, legt die Kommission nach dem Verfahren gemäß Artikel 17 Absatz 2 der in § 7 Abs. 3 genannten Richtlinie einen Vorschlag vor. Im Falle einer abschlägigen Entscheidung ist die begrenzte Abweichung nicht gestattet.
- 1.2.2. Damit alle Tunnel, die von diesem Gesetz betroffen sind, eine einheitliche Nutzer-Schnittstelle aufweisen, ist in Bezug auf die Gestaltung der Sicherheitseinrichtungen, die den Tunnelnutzern zur Verfügung stehen, keine Abweichung von den in den nachstehenden Abschnitten festgelegten Anforderungen gestattet (Notrufeinrichtungen, Beschilderung, Pannenbuchten, Notausgänge und, soweit erforderlich, Verkehrsfunkanlagen).

1.3. Verkehrsaufkommen

- 1.3.1. Der Begriff „Verkehrsaufkommen“ bezeichnet im Rahmen dieser Anlage den im Jahresdurchschnitt ermittelten täglichen Tunneldurchgangsverkehr je Fahrstreifen. Für die Ermittlung des Verkehrsaufkommens wird jedes Kraftfahrzeug als eine Einheit gerechnet.
- 1.3.2. Wenn der Anteil des LKW-Verkehrs (Anzahl der Fahrzeuge mit höchstzulässigem Gesamtgewicht von mehr als 3,5 Tonnen) das im Jahresdurchschnitt ermittelte tägliche Verkehrsaufkommen um mehr als 15 % übersteigt oder das saisonale tägliche Verkehrsaufkommen das im Jahresdurchschnitt ermittelte tägliche Verkehrsaufkommen deutlich übersteigt, wird das entsprechende zusätzliche Risiko einer Bewertung unterzogen und in der Weise berücksichtigt, dass der Wert für das Verkehrsaufkommen des Tunnels im Rahmen der Anwendung der nachstehenden Abschnitte entsprechend angehoben wird.

2. Infrastrukturbezogene Maßnahmen

2.1. Zahl der Tunnelröhren und Fahrstreifen

- 2.1.1. Hauptentscheidungskriterien für den Bau einer einröhriegen oder einer zweiröhriegen Tunnelanlage sind das prognostizierte Verkehrsaufkommen und die Sicherheit, wobei Aspekte wie der Anteil des LKW-Verkehrs (1.3.2), die Steigung und die Tunnellänge zu berücksichtigen sind.
- 2.1.2. Wenn bei Tunneln, die sich in der Planungsphase befinden, eine 15-Jahre-Prognose des Verkehrsaufkommens zeigt, dass das Verkehrsaufkommen 10 000 Fahrzeuge je Tag und Fahrstreifen übersteigen wird, muss auf jeden Fall zu dem Zeitpunkt, an dem dieser Wert überschritten wird, eine zweiröhrige Tunnelanlage mit Richtungsverkehr vorhanden sein.
- 2.1.3. Mit Ausnahme der Seitenstreifen ist innerhalb und außerhalb des Tunnels die gleiche Anzahl von Fahrstreifen beizubehalten. Jegliche Änderung der Anzahl der Fahrstreifen muss in hinreichender Entfernung vor dem Tunnelportal erfolgen; diese Entfernung muss mindestens der Entfernung entsprechen, die ein Fahrzeug mit der zulässigen Höchstgeschwindigkeit in 10 Sekunden zurücklegt. Wenn diese Entfernung aufgrund topografischer Gegebenheiten nicht eingehalten werden kann, sind zusätzliche und/oder verstärkte Maßnahmen zur Verbesserung der Sicherheit zu treffen.

2.2. Tunnelgeometrie

- 2.2.1. Bei der Auslegung der Querschnittsgeometrie und der Trassierung eines Tunnels und seiner Zufahrtsstraßen sind die Sicherheitsaspekte besonders zu berücksichtigen, da diese Parameter einen großen Einfluss auf die Wahrscheinlichkeit und die Schwere von Unfällen haben.
- 2.2.2. Längsgefälle von mehr als 5 % sind in neuen Tunneln nicht zulässig, es sei denn, dies ist aufgrund der topografischen Gegebenheiten unvermeidlich.
- 2.2.3. In Tunneln mit einem Gefälle über 3 % sind ausgehend von einer Tunnel-Risikoanalyse zusätzliche und/oder verstärkte Maßnahmen zur Verbesserung der Sicherheit zu treffen.
- 2.2.4. Beträgt die Breite des Fahrstreifens für langsam fahrende Fahrzeuge weniger als 3,5 m und ist LKW-Verkehr zugelassen, so sind ausgehend von einer Tunnel-Risikoanalyse zusätzliche und/oder verstärkte Maßnahmen zur Verbesserung der Sicherheit zu treffen.

2.3. Fluchtwege und Notausgänge

- 2.3.1. In neuen Tunneln sind erhöhte Seitenstreifen vorzusehen, die von den Tunnelnutzern bei Pannen oder Unfällen benutzt werden können.
- 2.3.2. In bestehenden Tunneln, die weder über einen erhöhten Seitenstreifen noch über einen Notgehweg verfügen, sind zusätzliche und/oder verstärkte Maßnahmen zur Gewährleistung der Sicherheit zu treffen.
- 2.3.3. Notausgänge ermöglichen, dass die Tunnelnutzer bei Unfall oder Brand den Tunnel ohne ihre Fahrzeuge über die Notausgänge verlassen und einen sicheren Bereich erreichen und dass die Einsatzdienste auch zu Fuß in den Tunnel gelangen. Solche Notausgänge sind beispielsweise:
- direkte Ausgänge vom Tunnel ins Freie;
 - Querschläge zwischen Tunnelröhren;
 - Ausgänge zu einem Fluchtstollen;
 - Schutzzräume mit einem von der Tunnelröhre getrennten Fluchtweg.
- 2.3.4. Schutzzräume ohne Ausgang zu einem Fluchtweg ins Freie dürfen nicht gebaut werden.
- 2.3.5. Notausgänge sind dann vorzusehen, wenn eine Analyse der betreffenden Risiken einschließlich der Rauchbildung- und -ausbreitungsgeschwindigkeit unter örtlichen Ge-

benheiten zeigt, dass die Lüftung und andere Sicherheitsvorkehrungen nicht ausreichen, um die Sicherheit der Straßennutzer sicherzustellen.

- 2.3.6. In neuen Tunneln, deren Verkehrsaufkommen 2 000 Fahrzeuge je Fahrstreifen übersteigt, sind auf jeden Fall Notausgänge einzurichten.
- 2.3.7. Im Falle von bestehenden Tunneln von mehr als 1 000 m Länge, deren Verkehrsaufkommen 2 000 Fahrzeuge je Fahrstreifen übersteigt, sind die Machbarkeit und die Wirksamkeit der Einrichtung neuer oder zusätzlicher Notausgänge zu untersuchen.
- 2.3.8. Sofern Notausgänge vorhanden sind, darf der Abstand zwischen zwei Notausgängen 500 m nicht übersteigen.
- 2.3.9. Geeignete Vorkehrungen, beispielsweise Türen, müssen die Ausbreitung von Rauch und Hitze in die über die Notausgänge zugänglichen Fluchtwiege verhindern, damit die Tunnelnutzer sicher ins Freie gelangen können und den Einsatzdiensten der Zugang zum Tunnel möglich ist.

2.4. Zugang für Einsatzdienste

- 2.4.1. Bei zweiröhrigen Tunnelanlagen ist mindestens alle 1 000 m (neuer Tunnel) bzw. 1 500 m (bestehende Tunnel) ein von den Einsatzdiensten nutzbarer Querschlag zwischen den beiden Röhren vorzusehen.
- 2.4.2. Soweit die topografischen Gegebenheiten dies zulassen, muss außerhalb einer zweiröhrligen Tunnelanlage oder eines Tunnels mit mehreren Röhren an jedem Tunnelportal der die Richtungsfahrbahnen trennende Mittelstreifen überquert werden können. Hierdurch soll den Einsatzdiensten ein unmittelbarer Zugang zu jeder Tunnelröhre ermöglicht werden.

2.5. Pannenbuchten

- 2.5.1. Wenn kein durchgehender Abstellstreifen vorgesehen ist, ist im Abstand von mindestens 1 000 m (neuer Tunnel) bzw. von mindestens 1 500 m (bestehende Tunnel) eine Pannenbucht einzurichten.
- 2.5.2. Bei bestehenden Gegenverkehrstunneln von mehr als 1 500 m Länge, deren Verkehrsaufkommen 2 000 Fahrzeuge je Fahrstreifen übersteigt und die über keine durchgehenden Abstellstreifen verfügen, sind die Machbarkeit und die Wirksamkeit der Einrichtung von Pannenbuchten zu untersuchen.
- 2.5.3. Zur Ausgestaltung einer Pannenbucht zählt eine Notrufeinrichtung.

2.6. Entwässerung

- 2.6.1. In Tunneln, in denen der Gefahrguttransport zulässig ist, ist dafür zu sorgen, dass entzündliche und toxische Flüssigkeiten durch im Tunnelprofil vorhandene und angemessen dimensionierte Schlitzrinnen oder auf sonstige Weise abgeleitet werden können. Zudem ist das Entwässerungssystem so anzulegen und zu warten, dass Feuer und entzündliche und toxische Flüssigkeiten sich nicht in der Tunnelröhre ausbreiten oder auf andere Tunnelröhren übergreifen können.
- 2.6.2. Können diese Anforderungen in einem bestehenden Tunnel nicht oder nur zu unverhältnismäßig hohen Kosten erfüllt werden, so ist dies ausgehend von einer Analyse der relevanten Risiken bei der Entscheidung über die Genehmigung des Gefahrguttransports zu berücksichtigen.

2.7. Brandbeständigkeit von baulichen Anlagen

Tunnel, bei denen das Versagen der Tragsicherheit im Brandfall katastrophale Folgen verursachen kann, z.B. Unterwassertunnel oder Tunnel mit wichtiger angrenzender Überbauung, müssen eine ausreichende Brandbeständigkeit aufweisen.

2.8. Beleuchtung

- 2.8.1. Für den Normalbetrieb ist eine Beleuchtung vorzusehen, die für die Fahrzeugführer sowohl im Einfahrtbereich als auch im Innern des Tunnels bei Tag und Nacht angemessene Sichtverhältnisse sicherstellt.
- 2.8.2. Für Netzausfälle ist eine Notbeleuchtung vorzusehen, die eine minimale Sicht erlaubt und den Tunnelnutzern ein Räumen des Tunnels mit ihrem Fahrzeug ermöglicht.
- 2.8.3. In Notfällen zeigt eine in maximal 1,0 m Höhe (Unterkante) anzubringende Fluchtwegorientierungsbeleuchtung den Tunnelnutzern an, wie sie den Tunnel zu Fuß verlassen können.

2.9. Lüftung

- 2.9.1. Bei Auslegung, Bau und Betrieb des Lüftungssystems ist folgendes zu berücksichtigen:

- Fahrzeugabgase bei Normal- und Spitzenverkehr;
- Fahrzeugabgasen bei einem Verkehrsstau wegen Störung oder Unfall;
- Hitze und Rauch im Brandfall.

2.9.2. In Tunnels von mehr als 1 000 m Länge, deren Verkehrsaufkommen 2 000 Fahrzeuge je Fahrstreifen übersteigt, ist ein mechanisches Lüftungssystem einzubauen.

2.9.3. In Tunnels mit Gegenverkehr und/oder stockendem Richtungsverkehr dürfen Längslüftungssysteme nur verwendet werden, wenn eine Tunnel-Risikoanalyse gemäß § 12 zeigt, dass dies annehmbar ist und/oder spezielle Maßnahmen, beispielsweise angemessene Verkehrssteuerung, kürzere Abstände zwischen den Notausgängen, Rauchabsaugung in regelmäßigen Abständen, getroffen werden.

2.9.4. Quer- und Halbquerlüftungssysteme sind in Tunnels zu verwenden, in denen ein mechanisches Lüftungssystem erforderlich und eine Längslüftung gemäß Abschnitt 2.9.3 nicht zulässig ist. Diese Systeme müssen in der Lage sein, den Rauch im Brandfall abzusaugen.

2.9.5. Sowohl in Gegenverkehrs- als auch Richtungsverkehrstunneln von mehr als 3 000 m Länge, deren Verkehrsaufkommen 2 000 Fahrzeuge je Fahrstreifen übersteigt und die ein Quer- und/oder Halbquerlüftungssystem aufweisen, sind hinsichtlich der Lüftung folgende Mindestmaßnahmen zu treffen:

- Es sind steuerbare Abluftklappen einzubauen, die getrennt oder in Gruppen betätigt werden können.
- Die Geschwindigkeit des in Längsrichtung verlaufenden Luftstroms ist ständig zu überwachen und die Steuerung des Lüftungssystems (Luftklappen, Ventilatoren usw.) ist entsprechend anzupassen.

2.10. Notrufeinrichtungen

2.10.1. Notrufeinrichtungen sind zur Unterbringung von verschiedenen Sicherheitsausrüstungen, insbesondere Sprechverbindungen und Feuerlöschern, vorgesehen, nicht aber zum Schutz der Tunnelnutzer vor den Auswirkungen eines Brandes.

2.10.2. Notrufeinrichtungen müssen begehbar und - vorzugsweise - in einer Nische in der Seitenwand oder in einer Kabine untergebracht sein. Sie sind mindestens mit einer Sprechverbindung und zwei Feuerlöschern auszurüsten.

2.10.3. In Notrufeinrichtungen, die vom Tunnel durch eine Tür getrennt sind, muss ein klar lesbarer und in geeigneten Sprachen, zumindest in deutsch und englisch, abgefasster Text darauf hinweisen, dass die Notrufeinrichtung keinen Schutz bei Feuer bietet.

2.10.4. Notrufeinrichtungen sind in der Nähe der Tunnelportale und im Tunnelinnern im Abstand von höchstens 150 m (neuer Tunnel) bzw. 250 m (bestehende Tunnel) vorzusehen.

2.11. Wasserversorgung

In allen Tunnels ist eine Löschwasserversorgung vorzusehen. In der Nähe der Tunnelportale und im Tunnelinnern sind im Abstand von höchstens 250 m Hydranten vorzusehen.

Bei neuen Tunnelanlagen darf der Abstand der Löschwassernischen mit Hydranten maximal 150 m betragen.

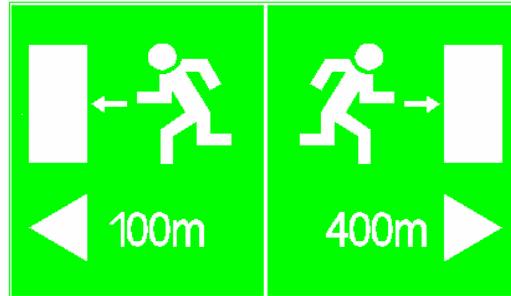
2.12. Beschilderung

2.12.1. Folgende für die Tunnelnutzer bereitgestellte Sicherheitseinrichtungen sind durch Straßenverkehrs- oder Sicherheitszeichen zu kennzeichnen:

- Pannenbuchten gemäß § 53 Abs. 1 Z 1c StVO 1960;
- Notausgänge durch folgendes Fluchtweghinweiszeichen:



- Fluchtwägen durch folgende Fluchtwegorientierungskennzeichen in Abständen von höchstens 25 m an den Tunnelwänden in 1,0 m Höhe (Unterkante) über dem Fluchtweg und unter Angabe der Entfernung der beiden jeweils nächstgelegenen Notausgänge:



- Notrufeinrichtungen mit folgendem Sicherheitskennzeichen:



- Feuerlöscher mit folgendem Sicherheitskennzeichen:



2.12.2. Weiters sind Tunnelbenutzer mittels geeigneter Zeichen hinzuweisen

- vor dem Tunnelportal auf Möglichkeiten des Empfangs von Rundfunkinformationen;
- im Bereich der Pannenbuchten auf die Entfernung zu beiden Tunnelportalen.

2.12.3. Die Zeichen und Markierungen sind so zu gestalten und so anzubringen, dass sie klar erkennbar sind.

2.12.4 Infotafeln müssen die Tunnelnutzer unmissverständlich auf Staus, Pannen, Unfälle, Brände oder sonstige Risiken hinweisen.

2.13. Überwachungszentrale

2.13.1. Eine Überwachungszentrale ist für alle Tunnel vorzusehen, deren Verkehrsaufkommen 2 000 Fahrzeuge je Fahrstreifen übersteigt.

2.13.2. Die Überwachung mehrerer Tunnel kann von einer zentralen Überwachungszentrale aus vorgenommen werden.

2.14. Brandmeldesysteme

Tunnel mit einer Lüftungsanlage für den Brandfall sind mit einer automatischen Brandmeldeanlage auszurüsten.

2.15. Einrichtungen zur Sperrung des Tunnels

2.15.1. Bei allen Tunnels von mehr als 1 000 m Länge sind vor den Tunneleinfahrten Lichtsignalanlagen anzubringen, damit der Tunnel gesperrt werden kann. Die Notwendigkeit zusätzlicher Vorrichtungen, wie Wechselverkehrszeichen und Infotafeln, um die Einhaltung der Sperre sicherzustellen, ist im Einzelfall zu prüfen.

2.15.2. Es wird empfohlen, in allen Tunnels von mehr als 3 000 m Länge, die über eine Überwachungszentrale verfügen und deren Verkehrsaufkommen 2 000 Fahrzeuge je Fahrstreifen übersteigt, in Abständen von höchstens 1 000 m Einrichtungen anzubringen, mit denen Fahrzeuge im Notfall angehalten werden können. Diese Einrichtungen umfassen Lichtsignalanlagen und eventuell weitere Vorkehrungen wie Lautsprecher, Wechselverkehrszeichen und Infotafeln.

2.16. Kommunikationssysteme

- 2.16.1. In allen Tunnels von mehr als 1 000 m Länge, deren Verkehrsaufkommen 2 000 Fahrzeuge je Fahrstreifen übersteigt, sind Funkanlagen für die Einsatzdienste zu installieren.
- 2.16.2. Sofern eine Leitstelle vorhanden ist und Rundfunksendungen für die Tunnelnutzer übertragen werden, muss die Möglichkeit bestehen, diese Sendungen für Sicherheitsdurchsagen zu unterbrechen.
- 2.16.3. In Tunnels, in denen Rundfunkinformationen empfangen werden können, sind die Tunnelnutzer mittels Verkehrszeichen „Verkehrsfunk“ im Vorportalbereich auf diese hinzuweisen.
- 2.16.4. In Schutzzonen und anderen Räumlichkeiten, in denen fliehende Tunnelnutzer warten müssen, bevor sie ins Freie gelangen können, sind Lautsprecher für Durchsagen anzubringen.

2.17. Stromversorgung und elektrische Leitungen

- 2.17.1. Alle Tunnel müssen über eine Sicherheitsstromversorgung verfügen, die das Funktionieren der für die Evakuierung unerlässlichen Sicherheitseinrichtungen sicherstellt, bis alle Tunnelnutzer den Tunnel verlassen haben.
- 2.17.2. Strom-, Mess- und Steuerkreise sind so auszulegen, dass ein Teilausfall, z. B. wegen Brand, unbeschädigte Systemteile unbeeinträchtigt lässt.

2.18. Brandbeständigkeit von Tunnelbetriebseinrichtungen

Der jeweilige Grad der Brandbeständigkeit aller Tunnelbetriebseinrichtungen muss den technischen Möglichkeiten Rechnung tragen und auf die Aufrechterhaltung der erforderlichen Sicherheitsfunktionen im Brandfall abzielen.

3. Maßnahmen des Tunnelbetriebs

3.1. Mittel für den Tunnelbetrieb

Der Tunnelbetrieb ist so zu organisieren und mit geeigneten Mitteln so durchzuführen, dass ein ungehinderter, sicherer Verkehrsfluss durch den Tunnel sichergestellt ist. Das Betriebspersonal sowie das Personal der Einsatzdienste muss eine geeignete Grundschulung und fortlaufende Schulung erhalten.

3.2. Alarm- und Einsatzplan

Zu allen Tunnels müssen Alarm- und Einsatzpläne für den Notfall vorliegen.

3.3. Arbeiten in Tunnels

Eine Voll- oder Teilsperrung von Fahrstreifen wegen geplanter Bau- oder Unterhaltungsarbeiten muss stets außerhalb des Tunnels beginnen. Hierfür können Wechselverkehrszeichen, Infotafeln und Lichtsignalanlagen verwendet werden.

3.4. Ereignis- und Störfallmanagement

Die Sperrung eines Tunnels erfolgt durch gleichzeitige Betätigung nicht nur der oben genannten Einrichtungen vor den Tunnelportalen, sondern gegebenenfalls auch durch vorhandene Wechselverkehrszeichen, Infotafeln und Lichtsignalanlagen im Tunnel, damit der gesamte Verkehr innerhalb wie außerhalb des Tunnels so schnell wie möglich gehalten werden kann. Verkehrslenkungsmaßnahmen im Tunnel müssen darauf abzielen, dass die nicht betroffenen Fahrzeuge den Tunnel rasch verlassen können.

Die bei einem Störfall in einem Tunnel bis zum Eintreffen der Einsatzdienste benötigte Zeit muss so kurz wie möglich sein; sie ist bei periodisch abzuhalten Übungen zu messen. Sie kann außerdem während eines Störfalls gemessen werden. Bei größeren Gegenverkehrstunneln mit hohem Verkehrsaufkommen ist im Rahmen einer Tunnel-Risikoanalyse gemäß §12 zu ermitteln, ob die Stationierung von Einsatzdiensten an den beiden Tunnelportalen erforderlich ist.

3.5. Tätigkeit der Überwachungszentrale

Für alle Tunnel, für die eine Überwachungszentrale vorgeschrieben ist, gilt, dass eine einzige Überwachungszentrale jederzeit die volle Kontrolle ausüben muss.

3.6. Tunnelschließung

Bei (kurz- oder langfristigen) Tunnelschließungen sind die Nutzer durch leicht zugängliche Informationssysteme über die besten Ausweichstrecken zu informieren.

Solche Ausweichstrecken sind im Rahmen systematischer Alarmpläne vorzusehen. Sie sollten darauf angelegt sein, den Verkehrsfluss so weit wie möglich aufrechtzuerhalten und die Sekundäreffekte auf umliegende Gebiete auf ein Mindestmaß zu beschränken.

Die Tunnel-Verwaltungsbehörde hat sich nach Kräften um die Vermeidung von Situationen zu bemühen, in denen ein grenzüberschreitender Tunnel wegen den Folgen schlechter Witterungsverhältnisse nicht benutzt werden kann.

3.7. Gefahrguttransporte

Gemäß den einschlägigen europäischen Rechtsvorschriften für den Gefahrguttransport auf der Straße sind hinsichtlich des Zugangs von Gefahrgutfahrzeugen zu Tunneln die folgenden Maßnahmen anzuwenden:

- Vor der Festlegung oder Änderung von Vorschriften und Anforderungen für den Gefahrguttransport durch einen Tunnel ist eine Tunnel-Risikoanalyse gemäß §12 durchzuführen.
- Vor der letzten Abfahrtsmöglichkeit vor dem Tunnel und am Tunneleingang sowie im vorgelegerten Bereich sind zur Durchsetzung der Vorschriften entsprechende Schilder aufzustellen, damit Ausweichstrecken benutzt werden können.
- Im Einzelfall sind im Anschluss an die genannte Tunnel-Risikoanalyse spezielle betriebliche Maßnahmen zur Verringerung der Risiken für bestimmte oder alle Gefahrgutfahrzeuge in Tunneln zu prüfen, z. B. Meldung vor der Einfahrt oder Durchfahrt in Konvois mit Begleitfahrzeugen.

3.8. Überholen im Tunnel

Aufgrund einer Tunnel-Risikoanalyse ist zu prüfen, ob LKW-Verkehr in Tunneln mit mehr als einem Fahrstreifen in jeder Richtung das Überholen erlaubt werden könnte.

3.9. Abstände zwischen den Fahrzeugen und Geschwindigkeit

Angemessene Fahrzeuggeschwindigkeiten und ausreichende Sicherheitsabstände zwischen den Fahrzeugen sind in Tunneln besonders wichtig und bedürfen großer Aufmerksamkeit. Gegebenenfalls sind Maßnahmen zur Durchsetzung entsprechender Vorschriften zu ergreifen.

Artikel 2

Änderung der Straßenverkehrsordnung 1960

Das Bundesgesetz vom 6. Juli 1960, mit dem Vorschriften über die Straßenpolizei erlassen werden (Straßenverkehrsordnung 1960 - StVO 1960), BGBl. Nr. 159, zuletzt geändert durch BGBl I Nr. 99/2005, wird wie folgt geändert:

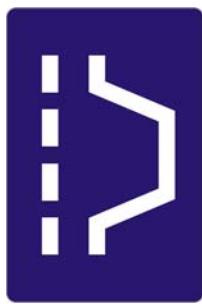
1. Nach § 8a wird folgender § 8b eingefügt:

- § 8b.** (1) In Tunneln, die mit einem Straßenverkehrszeichen gemäß § 53 Abs. 1 Z 9e gekennzeichnet sind, ist es verboten,
1. rückwärts zu fahren und
 2. umzukehren.

(2) Muss wegen einer Panne, in Notfällen oder bei Gefahr angehalten werden, ist das Fahrzeug, soweit möglich, in den durch Hinweiszeichen gemäß § 53 Abs. 1 Z 1c gekennzeichneten Pannenbuchten abzustellen.

2. In § 53 Abs. 1 wird folgende Z 1c eingefügt:

„1c. ,PANNENBUCHT‘



Dieses Zeichen zeigt eine Pannenbucht an; das Abstellen eines Fahrzeuges in einer Pannenbucht ist nur bei Pannen, in Notfällen oder bei Gefahr oder für Fahrzeuge des Straßendienstes, der Straßenaufsicht oder des Pannendienstes erlaubt.“

3. In § 53 Abs. 1 wird folgende Z 9e eingefügt:

„9e. ,TUNNEL‘



Dieses Zeichen zeigt einen Tunnel an, in dem die Bestimmungen des § 8b gelten. Es ist vor dem Portal eines jeden Tunnels mit einer Länge von mehr als 500 m anzubringen.“

4. Nach § 105 wird folgender § 106 samt Überschrift angefügt:

„Bezugnahme auf Richtlinien“

§ 106. Durch dieses Bundesgesetz, in der Fassung des Bundesgesetzes BGBl. I Nr. /2006, wird die Richtlinie 2004/54/EG über Mindestanforderungen an die Sicherheit von Tunneln im transeuropäischen Straßennetz, ABl. Nr. L 201 vom 7.6.2004, S. 56 in österreichisches Recht umgesetzt.“