

GZ. BMVIT-300.042/0003-II/ST-ALG/2005 DVR:0000175

An
laut Verteiler

Wien, 21. November 2005

Betreff: Entwurf eines Straßentunnelsicherheitsgesetzes (STSG)

Das Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie übermittelt in der Beilage den Entwurf eines Bundesgesetzes, mit dem ein Straßentunnel-Sicherheitsgesetz erlassen und die Straßenverkehrsordnung 1960 geändert wird und ersucht um allfällige Stellungnahme bis spätestens

20. Januar 2006.

Mit dieser Novelle soll der im Gefolge schwerer Tunnelunfälle insbesondere im Tauern- und Montblanctunnel überprüfte und seither erheblich verbesserte Sicherheitsstandard österreichischer Tunnel des hochrangigen Straßennetzes im Einklang mit der zur Tunnelsicherheit ergangenen Richtlinie 2004/54/EG weiter erhöht und nachhaltig gesichert werden.

Zu den inhaltlichen Details wird auf die dem Entwurf angeschlossenen Materialien verwiesen.

Es wird ersucht, Stellungnahmen möglichst mit elektronischer Post an die Adresse strasse-gl@bmvit.gv.at zu senden.

Sollte bis zum oben angegebenen Zeitpunkt keine Stellungnahme einlangen, so wird das Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie davon ausgehen, dass gegen den Entwurf keine Einwendungen erhoben werden. Die Aussendung dient gleichzeitig als Übermittlung im Sinne des Art. 1 der Vereinbarung zwischen dem Bund, den Ländern und den Gemeinden über einen Konsultationsmechanismus und einen künftigen Stabilitätspakt der Gebietskörperschaften, BGBl. I Nr. 35/1999, die Stellungnahmefrist im Sinne dieser Vereinbarung endet vier Wochen nach Zustellung.

Weiters wird ersucht,

- 25 Ausfertigungen der Stellungnahme dem Präsidium des Nationalrates zu übermitteln,

C:\Dokumente und Einstellungen\schleibs\Lokale Einstellungen\Temporary Internet Files\OLK1D8\Externe Erledigung - Einzelabfertigung - 14 11
2005.rtf 07.11.2005 14:02

- davon dem Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie Mitteilung zu machen und
- – bei Vorhandensein der technischen Möglichkeit hierzu – die Stellungnahme dem Präsidium des Nationalrates – zusätzlich zur Übermittlung in 25 Ausfertigungen – im Wege elektronischer Post an die Adresse begutachtungsverfahren@parlament.gv.at zu senden.

Beilage

Für den Bundesminister:

Dr. Peter Franzmayr

Ihr(e) Sachbearbeiter(in):

Dr. Gustav Kafka

elektronisch gefertigt

Entwurf

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 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	Sicherheitsdokumentation
§ 12	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 Tunnelbediensteten, 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. Sicherheitsbeauftragter ist eine natürliche Person, die sämtliche Präventiv- und Sicherungsmaßnahmen koordiniert, um die Sicherheit der Nutzer und des Betriebspersonals sicherzustellen und die in allen die Sicherheit von Straßentunneln betreffenden Fragen unabhängig und diesbezüglich an keine Weisungen gebunden ist. Sicherheitsbeauftragte können auch Angehörige des Tunnelpersonals oder der Einsatzdienste sein. Ein Sicherheitsbeauftragter darf seine Aufgaben und Funktionen auch in mehreren Tunneln wahrnehmen, sofern sich diese auf dem Gebiet von höchstens drei aneinander grenzenden Bundesländern befinden.

Aufgaben der Tunnel-Verwaltungsbehörde

§ 3. (1) Die Tunnel-Verwaltungsbehörde hat vom Tunnel-Manager namhaft gemachte 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 am 30. April 2006 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, wenn in einem Tunnel die Sicherheitsanforderungen nicht erfüllt sind, dem Tunnel-Manager mit Bescheid die Aussetzung oder Einschränkung des Tunnelbetriebs aufzutragen und darin die Bedingungen festzusetzen, unter denen der normale Verkehrsbetrieb wieder aufgenommen werden kann. Maßnahmen gemäß § 44b StVO bleiben unberührt.

(6) Die Tunnel-Verwaltungsbehörde hat erstmalig (§ 9 Abs.1) und wiederkehrend Inspektionen sowie Bewertungen und Prüfungen durchzuführen, um sicherzustellen, dass alle unter dieses Bundesgesetz fallenden Tunnel mit dessen Bestimmungen 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. Die Tunnel-Verwaltungsbehörde kann sich für solche Inspektionen, Bewertungen und Prüfungen auch einer von ihr beauftragten, vom Tunnel-Manager unabhängigen Untersuchungsstelle bedienen. Eine solche Untersuchungsstelle muss über ein hohes Maß an Sachkunde und über qualitativ hochwertige Verfahren verfügen.

(7) Stellt die Tunnel-Verwaltungsbehörde fest, dass ein Tunnel nicht den Vorgaben dieses Bundesgesetzes entspricht, so

1. teilt sie dem Tunnel-Manager und dem Sicherheitsbeauftragten mit, welche Maßnahmen zur Erhöhung der Sicherheit des Tunnels ergriffen werden müssen,
2. legt sie die Auflagen für den weiteren Tunnelbetrieb oder für die Wiederinbetriebnahme des Tunnels fest, die bis zum Abschluss der Maßnahmen zur Mängelbeseitigung gelten, und
3. legt sie gegebenenfalls weitere zweckdienliche Beschränkungen oder Bedingungen fest.

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

(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 Tunneln und über Unfälle, die eindeutig 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 EU-Kommission bis Ende September des auf den Berichtszeitraum folgenden Jahres zu übermitteln.

Aufgaben des Tunnel-Managers

§ 4. (1) Der Tunnel-Manager ist für das Management jedes unter seine Zuständigkeit fallenden Tunnels 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 Sicherheitsbeauftragten zu ernennen.

(3) Der Tunnel-Manager hat für jeden Tunnel eine Sicherheitsdokumentation gemäß § 11 zusammenzustellen und auf dem aktuellen Stand zu halten. Eine Kopie dieser Sicherheitsdokumentation hat er der Tunnel-Verwaltungsbehörde und dem 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 Tunneln, die über eine Überwachungszentrale verfügen, ein Videoüberwachungssystem und ein System zur automatischen Erkennung von Verkehrsstörungen (z.B. stehen gebliebene Fahrzeuge) und/oder von Bränden zu installieren und zu betreiben. Ereignisse, abweichend vom Normalbetrieb sind zu archivieren, wobei sicherzustellen ist, dass die Daten vor ungerechtfertigtem Zugriff Dritter geschützt werden.

(6) Der Tunnel-Manager hat, unter Beachtung der Anlage zu diesem Bundesgesetz, die Vorgangsweise festzulegen

1. zur sofortigen Sperre des Tunnels im Ereignisfall und
2. zur Voll- und Teilsperre wegen Bau- und Erhaltungsarbeiten.

(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 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 eindeutig 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. 6 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 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.

(10) Der Tunnel-Manager hat dafür zu sorgen, dass die Tunnelnutzer an geeigneten Stellen (z. B. an Rastplätzen vor Tunneln, an Tunneleingängen, an denen der Verkehr angehalten wird, oder 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 Sicherheitsbeauftragten, Anforderungen

§ 5. (1) Der 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 und die Einsatzdienste geschult 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. in den Verfahren gemäß § 7, § 8 und § 10 Stellung zu nehmen und
8. an der Auswertung erheblicher Störungen oder Unfälle gemäß § 4 Abs. 7 und 8 mitzuwirken.

(2) Der Sicherheitsbeauftragte hat über die zur Erfüllung der in Abs. 1 genannten Aufgaben erforderliche Qualifikation in Bezug auf Ausbildung, Berufserfahrung, Kenntnisse und Fähigkeiten zu verfügen.

Periodische Übungen

§ 6. (1) In Tunneln sind in nachstehenden Zeitabständen folgende Übungen durchzuführen:

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 Tunnel nahe beieinander liegen, ist die Großübung in mindestens einem dieser Tunnel durchzuführen.

(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 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) Über Antrag des Tunnel-Managers genehmigt die Tunnel-Verwaltungsbehörde mit Bescheid den Vorentwurf eines Tunnels, sofern die Anforderungen dieses Bundesgesetzes 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 Sicherheitsdokumentation gemäß § 11 für einen in Planung befindlichen Tunnel und
2. die Stellungnahme des 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, ABl. Nr. L 201 vom 7.6.2004, S. 56, 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 befragen und das Verfahren unter Bedachtnahme auf die Ergebnisse dieser Befassung durchzuführen.

(4) Wenn dies im Interesse der Zweckmäßigkeit, Raschheit, Einfachheit und Kostenersparnis gelegen ist, können Genehmigungsverfahren gemäß Abs. 1 gemeinsam mit allfälligen Verfahren gemäß § 24 Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz, 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 Kostenersparnis, mit Bescheid die Bezahlung der geprüften Rechnungen direkt an den Rechnungsleger vorgeschrieben werden.

Verfahren für die Inbetriebnahme von Tunneln

§ 8. (1) Über Antrag des Tunnel-Managers genehmigt die Tunnel-Verwaltungsbehörde mit Bescheid die erstmalige Eröffnung oder die Wiedereröffnung (§ 10 Abs. 2) eines Tunnels für den allgemeinen Verkehr (Inbetriebnahme) sofern die Anforderungen dieses Bundesgesetzes und gegebenenfalls die Bedingungen und Auflagen des Bescheids gemäß § 7 erfüllt sind. Eine Kopie des Bescheides ist auch den Einsatzdiensten gemäß Alarm- und Einsatzplan zuzuleiten.

(2) Dem Antrag sind jedenfalls beizugeben:

1. die entsprechende Sicherheitsdokumentation gemäß § 11 und
2. die Stellungnahme des 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 am 30. April 2006 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 Sicherheitsdokumentation gemäß § 11 und anhand einer Inspektion gemäß § 3 Abs. 6 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 Risikoanalyse gemäß § 12 nachgewiesen worden ist. Weichen sie 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 befragen 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 der EU-Kommission bis zum Ende des auf den Berichtszeitraum folgenden Jahres zu übermitteln. Bis zum 30. April 2007 hat sie der EU-Kommission weiters 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 Sicherheitsbeauftragten vorab jeweils eine Dokumentation vorzulegen, in der die Vorschläge detailliert ausgeführt werden;
2. hat der 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 Sicherheitsbeauftragten zuzuleiten.

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

Sicherheitsdokumentation

§ 11. (1) Die 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 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 Risikoanalyse gemäß § 12,

3. eine spezifische Gefahrenanalyse, in der die beim Betrieb des Tunnels möglicherweise auftretenden Unfälle, die für die Sicherheit der Tunnelnutzer eindeutig von Belang sind, sowie Art und Umfang ihrer möglichen Folgen beschrieben sind; in dieser Untersuchung sind auch Maßnahmen zur Verringerung der Wahrscheinlichkeit von Unfällen und ihrer Folgen zu beschreiben und zu belegen; und
4. die Sicherheitsbeurteilung eines auf dem Gebiet der Tunnelsicherheit spezialisierten Sachverständigen oder der Untersuchungsstelle.

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

1. eine Beschreibung der zur Sicherstellung des Betriebs und der Erhaltung des Tunnels bestehenden Organisation, der personellen und materiellen Ressourcen und der vom Tunnel-Manager spezifizierten Anweisungen;
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 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.

Risikoanalysen

§ 12. (1) Weist ein Tunnel hinsichtlich der Sicherheitsparameter gemäß der Anlage zu diesem Bundesgesetz eine besondere Charakteristik auf, so ist eine Risikoanalyse durchzuführen, um festzustellen, ob zur Sicherstellung eines hohen Sicherheitsniveaus im Tunnel zusätzliche Sicherheitsmaßnahmen und/oder weitere Ausrüstungen erforderlich sind. Bei dieser Risikoanalyse sind die beim Betrieb des Tunnels möglicherweise auftretenden Unfälle, die für die Sicherheit der Tunnelnutzer eindeutig von Belang sind, sowie Art und Umfang ihrer möglichen Folgen zu berücksichtigen.

(2) In gemäß Abs. 1 erforderlichen 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 Schwerverkehr zu umfassen.

(3) 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. Sofern die Tat nicht den Tatbestand einer in die Zuständigkeit der Gerichte fallenden strafbaren Handlung bildet, begeht eine Verwaltungsübertretung und ist von der Behörde zu bestrafen mit einer Geldstrafe

1. bis zu Euro 3 000, wer als Tunnel-Manager entgegen § 4 eine dort angeführte Aufgabe nicht wahrnimmt oder
2. bis zu Euro 1 500, wer als Sicherheitsbeauftragter entgegen § 5 eine dort angeführte Aufgabe nicht wahrnimmt oder
3. bis zu Euro 1 500, wer einer auf Grund dieses Bundesgesetzes erlassenen Verordnung zuwiderhandelt oder
4. bis zu Euro 1 500, wer einem auf Grund dieses Bundesgesetzes oder einer Verordnung erlassenen Bescheid zuwiderhandelt,
5. bis zu Euro 1 000, wer als sonst gemäß diesem Bundesgesetz Verpflichteter seine Aufgabe nicht wahrnimmt.

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 Tunneln im transeuropäischen Straßennetz, ABl. Nr. L 201 vom 7.6.2004, S. 56 in österreichisches Recht umgesetzt.

In-Kraft-Treten

§ 17. Dieses Bundesgesetz tritt am 1. Mai 2006 in Kraft.

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 Staubbildung,
- Zugriffszeit der Einsatzdienste,
- Vorkommen und Anteil des Lkw-Verkehrs,
- Vorkommen, Anteil und Art des Gefahrgutverkehrs,
- Merkmale der Zufahrtsstraßen,
- Fahrstreifenbreite,
- geschwindigkeitsbezogene Aspekte,
- geografische 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:

Die Tunnel-Verwaltungsbehörde übermittelt der EU-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.

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.

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 (Notrufstationen, 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 die Anzahl des Schwerverkehrs (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 einröhriigen oder einer zweiröhriigen Tunnelanlage sind das prognostizierte Verkehrsaufkommen und die Sicherheit, wobei Aspekte wie der Anteil des Schwerverkehrs, 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 geografischer 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 geografischen Gegebenheiten unvermeidlich.

2.2.3. In Tunneln mit einem Gefälle über 3 % sind ausgehend von einer 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 Schwerverkehr zugelassen, so sind ausgehend von einer Risikoanalyse zusätzliche und/oder verstärkte Maßnahmen zur Verbesserung der Sicherheit zu treffen.

2.3. Fluchtwege und Notausgänge

2.3.1. In neuen Tunneln, die über keinen Seitenstreifen verfügen, sind - erhöhte oder nicht erhöhte - Notgehwege vorzusehen, die von den Tunnelnutzern bei Pannen oder Unfällen benutzt werden können. Diese Bestimmung gilt nicht, wenn die baulichen Merkmale des Tunnels dies nicht oder nur zu unverhältnismäßig hohen Kosten ermöglichen und es sich bei dem Tunnel um einen Richtungsverkehrstunnel handelt, der ständig überwacht wird und mit einem System zur Fahrstreifensperrung ausgerüstet ist.

2.3.2. In bestehenden Tunneln, die weder über einen erhöhten Seitenstreifen noch über einen Notweg 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;
- Querverbindungen zwischen Tunnelröhren;
- Ausgänge zu einem Fluchtstollen;
- Schutzräume mit einem von der Tunnelröhre getrennten Fluchtweg.

2.3.4. Schutzräume 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 Rauchbildungs- und -ausbreitungsgeschwindigkeit unter örtlichen Gegebenheiten 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 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 Fluchtwege 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 zweiröhriigen Tunnelanlagen ist mindestens alle 1 000 m (neue Tunnel) bzw. 1 500 m (bestehende Tunnel) ein von den Einsatzdiensten nutzbare Querverbindung zwischen den beiden Röhren vorzusehen.

2.4.2. Soweit die geografischen Gegebenheiten dies zulassen, muss außerhalb einer zweiröhriigen 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 (neue 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 Seitenstreifen verfügen, sind die Machbarkeit und die Wirksamkeit der Einrichtung von Pannenbuchten zu untersuchen.

2.5.3. Wenn die baulichen Merkmale des Tunnels dies nicht oder nur zu unverhältnismäßig hohen Kosten ermöglichen, müssen keine Pannenbuchten vorgesehen werden, wenn die mit Fahrzeugen befahrbare Tunnelgesamtbreite - ausgenommen erhöht liegende Teile und reguläre Fahrstreifen - mindestens der Breite eines regulären Fahrstreifens entspricht.

2.5.4. Zur Ausrüstung einer Pannenbucht zählt eine Notrufstation.

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. Untertunnel 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 1,5 m Höhe anzubringende Fluchtwegbeleuchtung, z. B. Brandnotleuchten, 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:

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

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

2.9.3. In Tunneln mit Gegenverkehr und/oder stockendem Richtungsverkehr dürfen Längslüftungssysteme nur verwendet werden, wenn eine 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 Tunneln 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 eine Überwachungszentrale und Quer- und/oder Halbquerlüftungssysteme aufweisen, sind hinsichtlich der Lüftung folgende Mindestmaßnahmen zu treffen:

- Es sind Luft- und Rauchabzugsklappen 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.

Notrufstationen

N

2.10.1.

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

N

2.10.2. N
Notrufstationen können aus einer Kabine an der Seitenwand oder vorzugsweise aus einer Nische in der Seitenwand bestehen. Sie sind mindestens mit einem Notruftelefon und zwei Feuerlöschern auszurüsten.

2.10.3. I
Notrufstationen, 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 Notrufstation keinen Schutz bei Feuer bietet.

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

2.11. W
Löschwasserversorgung

In allen Tunneln 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. B
Sicherheitsbeschilderung

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

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



- Fluchtwege durch folgende Fluchtwegorientierungskennzeichen in Abständen von höchstens 25 m an den Tunnelwänden in 1,0 – 1,5 m Höhe über dem Fluchtweg und unter Angabe der Entfernung der beiden jeweils nächstgelegenen Notausgänge:



- Notrufstationen mit folgenden Sicherheitskennzeichen:



- Feuerlöscher mit folgendem Sicherheitskennzeichen:



2.12.2.

weiter sind Tunnelbenutzer mittels geeigneter Zeichen hinzuweisen

- vor dem Tunnelportal auf Möglichkeiten des Empfangs von Rundfunkinformationen;
- im Bereich der Pannenbuchten auf die noch zurückzulegende Tunnelstrecke.

W

2.12.3.

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

D

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

2.13.

Überwachungszentrale

Ü

2.13.1.

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

E

- 2.13.2. D
 Die Überwachung mehrerer Tunnel kann von einer zentralen Überwachungszentrale aus vorgenommen werden.
- 2.14. B
 Brandmeldesysteme
- In allen Tunneln, die über keine Überwachungszentrale verfügen, sind automatische Brandmeldesysteme zu installieren, wenn der Betrieb mechanischer Rauchabzugslüftungen anders als der Automatikbetrieb zur Abgasablüftung erfolgt.
- 2.15. E
 Einrichtungen zur Sperrung des Tunnels
- 2.15.1. B
 In allen Tunneln von mehr als 1 000 m Länge sind vor den Tunneleinfahrten Lichtsignalanlagen anzubringen, damit der Tunnel im Notfall gesperrt werden kann. Zusätzliche Vorrichtungen wie Wechselverkehrszeichen, Infotafeln und Sperrschranken können vorgesehen werden, um die Einhaltung des Einfahrverbots sicherzustellen.
- 2.15.2. E
 Es wird empfohlen, in allen Tunneln 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 z. B. Lautsprecher, Wechselverkehrszeichen, Infotafeln und Sperrschranken.
- 2.16. K
 Kommunikationssysteme
- 2.16.1. I
 In allen Tunneln von mehr als 1 000 m Länge, deren Verkehrsaufkommen 2 000 Fahrzeuge je Fahrstreifen übersteigt, sind Funkübertragungsanlagen für die Einsatzdienste zu installieren.
- 2.16.2. S
 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. I
 In Tunneln, in denen Rundfunkinformationen empfangen werden können, sind die Tunnelnutzer mittels geeigneter Zeichen im Vorportalbereich auf diese hinzuweisen.

2.16.4. I
 n Schutzräumen und anderen Räumlichkeiten, in denen fliehende Tunnelnutzer warten müssen, bevor sie ins Freie gelangen können, sind Lautsprecher für Durchsagen anzubringen.

2.17. S
 tromversorgung und elektrische Leitungen

2.17.1. A
 lle Tunnel müssen über eine Notstromversorgung verfügen, die das Funktionieren der für die Evakuierung unerlässlichen Sicherheitseinrichtungen sicherstellt, bis alle Tunnelnutzer den Tunnel verlassen haben.

2.17.2. S
 trom-, Mess- und Steuerkreise sind so auszulegen, dass ein Teilausfall, z. B. wegen Brand, unbeschädigte Systemteile unbeeinträchtigt lässt.

2.18. B
 randbeständigkeit 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 Tunneln müssen Alarm- und Einsatzpläne für den Notfall vorliegen.

3.3. Arbeiten in Tunneln

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

3.4. Ereignis- und Störfallmanagement

Bei einem ernstem Unfall oder Störfall werden alle betroffenen Tunnelröhren sofort für den Verkehr gesperrt.

Dies erfolgt durch gleichzeitige Betätigung nicht nur der oben genannten Einrichtungen vor den Tunnelportalen, sondern auch der gegebenenfalls im Tunnel vorhandenen Wechselverkehrszeichen, Lichtsignalanlagen, Infotafeln und Sperrschranken, damit der gesamte Verkehr innerhalb wie außerhalb des Tunnels so schnell wie möglich angehalten werden kann. In Tunneln mit einer Länge von weniger als 1 000 m kann die Sperrung auf andere Weise erfolgen. Der Verkehr ist so zu lenken, 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 abzuhaltenden Übungen zu messen. Sie kann außerdem während eines Störfalls gemessen werden. Bei größeren Gegenverkehrstunneln mit hohem Verkehrsaufkommen ist im Rahmen einer 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 Risikoanalyse gemäß §12 durchzuführen.

- Vor der letzten Abfahrtsmöglichkeit vor dem Tunnel und am Tunneleingang sowie im vorgelagerten Bereich sind zur Durchsetzung der Vorschriften entsprechende Schilder aufzustellen, damit Ausweichstrecken benutzt werden können.
- Im Einzelfall sind im Anschluss an die genannte 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 Risikoanalyse ist zu entscheiden, ob Schwerverkehr in Tunneln mit mehr als einem Fahrstreifen in jeder Richtung das Überholen erlaubt werden sollte.

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. Dazu gehört auch, dass die Tunnelnutzer über angemessene Geschwindigkeiten und Abstände informiert werden. Gegebenenfalls sind Maßnahmen zur Durchsetzung entsprechender Vorschriften zu ergreifen.

Der Mindestabstand, den ein PKW-Fahrer unter normalen Bedingungen zum vorausfahrenden Fahrzeug einhalten sollte, entspricht der innerhalb von 2 Sekunden zurückgelegten Strecke. Für Schwerverkehr sollte dieser Abstand verdoppelt werden.

Wenn der Verkehr im Tunnel zum Stehen kommt, sollte zum nächsten Fahrzeug nach vorne ein Mindestabstand von 5 m eingehalten werden, es sei denn, dies ist wegen einer Notbremsung nicht möglich.

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,
2. umzukehren und
3. zu halten oder zu parken.

(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 Pannengebieten abzustellen.

(3) Stockt der Verkehr im Tunnel für längere Zeit, ist der Motor abzustellen.

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

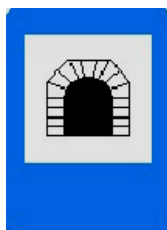
„1c. ‚PANNENBUCHT‘



Dieses Zeichen zeigt eine Pannengebiete an; das Abstellen eines Fahrzeuges in einer Pannengebiete ist nur bei Pannen, in Notfällen oder bei Gefahr oder für Fahrzeuge des Straßendienstes, der Straßenaufsicht oder des Pannendienstes erlaubt. Ist die Pannengebiete mit einem Notfalltelefon und/oder einem Feuerlöscher ausgestattet, ist dies auf einer Zusatztafel anzuzeigen.“

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

„9e. ‚TUNNEL‘



Dieses Zeichen zeigt einen Tunnel an, in dem die Bestimmungen des § 8b gelten. Es ist vor dem Portal jeden Tunnels mit einer Länge von mehr als 500 m anzubringen. Auf dem Zeichen selbst ist in weißer Farbe der Name des Tunnels anzugeben; auf einer Zusatztafel ist die Länge des Tunnels in Metern anzugeben.“

4. In § 103 wird folgender Abs. 8 angefügt:

„(8) Die §§ 8b, 53 Abs. 1 Z 1c und 9e, sowie § 106 in der Fassung des Bundesgesetzes BGBl. I Nr. 99/2005 treten mit 1. Mai 2006 in Kraft.“

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

„Bezugnahme auf Richtlinien

§ 106. Durch dieses Bundesgesetz, in der Fassung des Bundesgesetzes BGBl. I Nr. 99/2005, 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.“

Vorblatt

Inhalt:

Der vorliegende Gesetzentwurf hat zum Ziel, den im Gefolge schwerer Tunnelunfälle insbesondere im Tauern- und Montblanctunnel überprüften und seither erheblich verbesserten Sicherheitsstandard österreichischer Tunnel des hochrangigen Straßennetzes im Einklang mit der zur Tunnelsicherheit ergangenen Richtlinie 2004/54/EG weiter zu erhöhen und nachhaltig zu sichern.

Alternativen:

Keine, da mit Unterbleiben einer entsprechenden rechtlichen Umsetzung der Richtlinie ein Verstoß gegen EU-Recht verbunden wäre.

Auswirkungen auf den Wirtschaftsstandort Österreich:

Aus einer klaren rechtlichen Vorgaben folgenden Modernisierung der österreichischen Tunnel sind positive wirtschaftliche Effekte zu erwarten.

Finanzielle Auswirkungen:

Anhand des Entwurfs des an die Europäische Kommission gemäß Art. 11 Abs. 5 der Richtlinie 2004/54/EG zu übermittelnden Maßnahmen- und Zeitplans lassen sich die Kosten der Anpassung der betroffenen Tunnel an die Richtlinie abschätzen. Nähere Einzelheiten darüber und über Kosten in weiteren Bereichen können dem allgemeinen Teil der Erläuterungen entnommen werden.

Verhältnis zu Rechtsvorschriften der Europäischen Union:

Die vorgesehenen Regelungen setzen die Richtlinie 2004/54/EG über Mindestanforderungen an die Sicherheit von Tunneln im transeuropäischen Straßennetz vollständig um.

Besonderheiten des Normsetzungsverfahrens:

Keine


BMVIT - II/ST8 (Gefahrgut)

Postfach 3000
 Stubenring 1, 1011 Wien
 email : st8@bmvit.gv.at

Erläuterungen

Allgemeiner Teil

Hauptgesichtspunkte des Entwurfes:

Der vorliegende Entwurf sieht vor, alle den Bau, Betrieb, die Genehmigungsverfahren und sonstigen Maßnahmen für die Tunnelsicherheit außer Verkehrsregelungen betreffenden Bestimmungen der Richtlinie 2004/54/EG über Mindestanforderungen an die Sicherheit von Tunneln im transeuropäischen Straßennetz in einem Straßentunnel-Sicherheitsgesetz und die Bestimmungen über Verkehrszeichen und sonstige Verkehrsregelungen in einer Novelle zur Straßenverkehrsordnung 1960 umzusetzen.

Als Inkrafttretenszeitpunkt ist der 1. Mai 2006 vorgesehen.

Finanzielle Auswirkungen:

1. Kosten für die Anpassung der österreichischen Tunnel

Der Entwurf des an die Europäische Kommission gemäß Art. 11 Abs. 5 der Richtlinie 2004/54/EG zu übermittelnden Maßnahmen- und Zeitplans sieht für alle betroffenen Tunnel die schrittweise Herstellung der vollen Konformität mit den Sicherheitsanforderungen vor:

Daraus ergeben sich für die ASFINAG folgende Kostenerfordernisse (Schätzkosten auf heutiger Preisbasis):

- a) Personalkosten (laufende Kosten)
- b) Neubaukosten
- c) Kosten bei Sanierungen und Erweiterungen

a) Personalkosten (laufende Kosten)

Derzeit gibt es für die Tätigkeit als Tunnel-Manager im Sinne der Richtlinie bzw. des STSG keine zuständigen Ansprechpartner. Daraus resultiert, dass in jeder Servicegesellschaft im ASF Konzern und in der ASF Holding mindestens eine Person aufgenommen werden muss, welche gänzlich für das Tunnelmanagement zuständig ist.

Folgende Kosten pro Jahr ergeben sich dadurch:

4 Servicegesellschaften, je eine Person	= 4 x 75.000,-- Euro/Jahr
ASF Holding, eine Person	= 1 x 75.000,-- Euro/Jahr

Gesamtkosten Personal pro Jahr: =ca. **375.000,--** Euro/Jahr

b) Neubaukosten

Die Richtlinie und das STSG erfordern, dass sowohl bauliche als auch elektromaschinelle Maßnahmen innerhalb eines Zeitraums von 15 Jahren (für Österreich bis 2019) umgesetzt werden.

Daraus resultieren Maßnahmen bei bereits geplanten Neubauprojekten wie z.B. Verringerung der Notrufnischenabstände, Verringerung der Fluchtwegabstände, lückenlose Videoüberwachung, Schaffung der notwendigen Überwachungsstruktur in den Überwachungszentralen, etc..

Hierfür werden Kosten in der Höhe von **ca. 50.000.000,--Euro** abgeschätzt.

Weiters fordert die EU Richtlinie bzw. das STSG den Bau von zweiten Tunnelröhren, wenn das Verkehrsaufkommen 10.000 Fahrzeuge je Fahrstreifen übersteigt.

Folgende Straßenzüge A+S wären aus heutiger Sicht hiervon betroffen: A9, A11, A26, S6, S10, S16, S35, S36.



Für den Bau der notwendigen zweiten Röhren (z.B. bei der Tunnelkette Klaus, dem Gleinalmtunnel, dem Arlbergtunnel sowie den Tunneln Dalaas, Perjen, und Flirsch) werden Kosten in der Höhe von **ca. 1.011.000.000,-- Euro** abgeschätzt.

c) Kosten bei Sanierungen und Erweiterungen

Die EU Richtlinie und das STSG erfordern, dass sowohl bauliche als auch elektromaschinelle Maßnahmen innerhalb eines Zeitraums von 15 Jahren (für Österreich **bis 2019**) umgesetzt werden.

Daraus resultieren Maßnahmen bei bereits geplanten **Sanierungsprojekten** wie z.B. Verringerung der Notrufrischenabstände, Verringerung der Fluchtwegabstände, lückenlose Videoüberwachung, Schaffung der notwendigen Überwachungsstruktur in den Überwachungszentralen, etc..

Hierfür werden Kosten in der Höhe von **ca. 40.000.000,-- Euro** abgeschätzt.

Zusammenfassung der Kosten:

- a) Personalkosten ca..... **375.000,-- Euro/Jahr**
 b) Neubaukosten **1.061.000.000,-- Euro**
 c) Kosten bei Sanierungen und Erweiterungen **40.000.000,-- Euro**

Gesamtkosten **2+3 ca. 1.101.000.000,--Euro.**

2. Kosten für die Etablierung und die Tätigkeit des BMVIT als Tunnel-Verwaltungsbehörde

- a) Für die Etablierung des BMVIT als Tunnel-Verwaltungsbehörde (einschließlich der einmaligen Kosten für die erstmalige Bewertung der Tunnel) ergeben sich für den Bund Personalkosten und Verwaltungssachkosten in einer Gesamthöhe von €141.251 wie folgt:

- Personalkosten:

einmalige Personalkosten:		Pauschalkosten /Min (inkl. Pensionsangente bei Beamten und Abfertigung bei VB)	Personalkosten (Summe)
A1+A2 Bedienstete (Beamte)*	164.055	0,64	104.995
V4 (VB)	15	0,26	4

* Mischsatz (keine getrennte Zuordnung der einzelnen Arbeitsschritte zu A1 od. A2)

Summe 164.070 Summe **104.999**

Sachkosten

= laufende Sachkosten + Kosten für Raumbedarf + Verwaltungsgemeinkosten:

- laufende Sachkosten (pauschal 12 %** der Personalkosten): 12.600
- Kosten für Raumbedarf (= pro Bediensteten sind 14 m² bei monatlichen Kosten von 9,7 €/m² zu veranschlagen)*

Raumbedarf = (Gesamtarbeitsminuten pro Jahr x14) / Normalarbeitszeit in Min (= 1680 Std. x 60 = 100800) je Bediensteten:

Gesamtarbeitsmin./Jahr	Raumbedarf (m ³)	Kosten monatlich	Kosten jährlich
164.070	23	221	2.652

- Verwaltungsgemeinkosten (pauschal 20 %** der Personalkosten): 21.000

** Werte lt. VO 50/1999 i.d.g.F. des BMF

Summe Sachkosten: 36.252

Summe Etablierungskosten 141.251

- b) Für die laufende Tätigkeit des BMVIT als Tunnel-Verwaltungsbehörde ergeben sich für den Bund Personalkosten und Verwaltungssachkosten in einer jährlichen Gesamthöhe von €82.336 wie folgt:

Personalkosten:

laufende Personalkosten:		Pauschalkosten /Min.	Personalkosten (Summe)
A1+A2 Bedienstete (Beamte)	94.890	0,64	61.006
V4 (VB)	765	0,26	199

Summe

Sachkosten

- laufende Sachkosten (pauschal 12 % der Personalkosten): 7.344

- Kosten für Raumbedarf

Gesamtarbeitsmin./Jahr	Raumbedarf (m ³)	Kosten monatlich	Kosten jährlich
95.655	13	129	1.546

- Verwaltungsgemeinkosten (pauschal 20 % der Personalkosten): 12.241

Summe Sachkosten: 21.131

Summe laufende Tätigkeit:.....82.336

3. Kosten für die Maßnahmen gemäß StVO

Kosten stellen sich ausschließlich als Anschaffungskosten für die neuen Verkehrszeichen dar, wobei lediglich die Aufstellung der Zeichen „Tunnel“ verpflichtend vorgeschrieben ist. Hinsichtlich der Bundesstraßen ist darauf hinzuweisen, dass die Zeichen für alle Tunnel (mit einer Länge von mehr als 500 m) im Zuge von Straßen des TERN - Netzes seitens der Richtlinie verpflichtend vorgesehen sind und daher - da alle TERN - Straßen in Österreich Bundesstraßen sind - die Kosten für die Errichtung als Kosten der zwingenden Umsetzung von Gemeinschaftsrecht anzusehen sind. Für alle anderen Straßen trifft das nicht zu; die Errichtung der Zeichen „Tunnel“ wurde aber auch dort verpflichtend vorgesehen, weil es nicht für sinnvoll erachtet wird, für ansonsten gleichartige Tunnel unterschiedliche Verhaltensregeln gelten zu lassen.

Bei einem geschätzten Stückpreis von rund 90 Euro für ein Verkehrszeichen ergeben sich demnach, abhängig von der Anzahl der bereits in Betrieb befindlichen Tunnel > 500 m, folgende Kosten:

a) auf Bundesstrassen:

70 Tunnel, somit insgesamt 6.300 Euro.

b) auf sonstigen Straßen:

41 Tunnel, somit insgesamt 3.690 Euro (angesichts dieser geringen Kosten wurde auf eine Aufgliederung nach Bundesländern verzichtet).

Bei zukünftigen Tunneln ergeben sich Kosten von jeweils einem Zeichen „Tunnel“. Hinsichtlich des Zeichens „Pannenbucht“ soll nochmals darauf hingewiesen werden, dass die Aufstellung nicht verpflichtend ist und somit auch keine Gesamtkosten abschätzbar sind; die Kosten eines Zeichens werden voraussichtlich leicht unter denen für ein Zeichen „Tunnel“ liegen.

Kompetenzgrundlage:

Der vorliegende Entwurf stützt sich auf Art 10 Abs. 1 Z 9 und Art 11 Abs. 1 Z 4 B-VG.

Besonderheiten des Normerzeugungsverfahrens:

Keine

Besonderer Teil

Zu Art. 1 (Straßentunnel-Sicherheitsgesetz – STSG):

Allgemeines

Die Bestimmungen des Straßentunnel-Sicherheitsgesetzes-STSG dienen der Umsetzung und Ergänzung aller Bestimmungen der Richtlinie 2004/54/EG über Mindestanforderungen an die Sicherheit von Tunneln im transeuropäischen Straßennetz, ABl. Nr. L 201 vom 7.6.2004, S. 56, nachstehend mit „Richtlinie“ bezeichnet, soweit sie nicht die Verkehrsregelung betreffen. Den von der Richtlinie für die Erfüllung der Sicherheitsaufgaben festgelegten drei Hauptbeteiligten „Verwaltungsbehörde“, „Tunnelmanager“ und „Sicherheitsbeauftragter“ werden in ihre jeweiligen Aufgaben zugeordnet, wie sie an verschiedenen Stellen der Richtlinie samt Anhang ersichtlich sind. Breiten Raum nehmen die behördlichen Verfahren zur Gewährleistung der Konformität mit den baulichen und betrieblichen Sicherheitsbestimmungen ein, wie sie in der Richtlinie samt Anhang für neue, für bereits in Betrieb befindliche und für größeren Änderungen unterzogene Tunnel vorgesehen sind. Zur Unterstützung der Sicherheit beim Betrieb und bei Notfällen dienen insbesondere regelmäßige Inspektionen, Einsatzübungen und Informationskampagnen sowie Risikoanalysen.

Zu § 1:

Der Geltungsbereich des STSG betrifft, wie jener der Richtlinie (Art. 1 Abs. 2, Art. 2 Z 3), Straßentunnel, mit einer (definierten) Tunnellänge von mehr als 500 m. Anders als bei der Richtlinie sind jedoch vom STSG nicht nur Tunnel auf Strecken des sogenannten „transeuropäischen Straßennetzes“ (Art. 2 Z 1 der Richtlinie), sondern Tunnel auf allen Bundesstraßen A oder S gemäß Bundesstraßengesetz 1971 Verzeichnis 1 und 2 erfasst.

Zu § 2:

In den Begriffsbestimmungen werden jene für „Tunnellänge“ und „Einsatzdienste“ von der Richtlinie (Art. 2 Z 2 und 3) übernommen. Weiters wird bestimmt, wer in Österreich die Funktionen der von der Richtlinie für die Erfüllung der Sicherheitsaufgaben festgelegten drei Hauptbeteiligten zu erfüllen hat. Ex lege sind „Tunnel-Verwaltungsbehörde“ (in der Richtlinie als „Verwaltungsbehörde“ bezeichnet) der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie und

„Tunnel-Manager“ (in der Richtlinie als „Tunnelmanager“ bezeichnet) der Straßenerhalter der Bundesstraße (gemäß Bundesstraßengesetz s.o.), in deren Verlauf sich der Tunnel befindet. Dies ist derzeit die ASFINAG. Der dritte Hauptbeteiligte, der vom Tunnel-Manager zu ernennende „Sicherheitsbeauftragte“ wird anhand der Bestimmung in Art. 6 Abs. 1 der Richtlinie definiert, wobei eine Konkretisierung hinsichtlich des in der Richtlinie verwendeten Begriffs „Region“ erfolgt. Für den auf den Hoheitsgebieten von Slowenien und Österreich gelegenen Karawankenstraßentunnel ist der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie Tunnel-Verwaltungsbehörde für den Bereich der österreichischen A 11. Das gemäß Art. 4 Abs. 3 der Richtlinie erforderliche einvernehmliche Vorgehen mit der Tunnel-Verwaltungsbehörde für den slowenischen Streckenabschnitt findet auf Grundlage des über diesen Tunnel bestehenden Staatsvertrags im Rahmen des darin vorgesehenen Betriebskomitees statt.

Zu § 3:

Hier werden die Aufgaben des BMVIT als Tunnel-Verwaltungsbehörde zusammengefasst. Neben der Anerkennung der vom Tunnel-Manager ernannten Sicherheitsbeauftragten und der Durchführung der Verfahren zur Genehmigung bzw. zur Bewertung und Erhaltung der Sicherheitskonformität für neue und für bereits im Betrieb befindliche Tunnel nimmt das BMVIT grundsätzlich auch die Aufgaben der in Art. 7 der Richtlinie vorgesehenen, vom Tunnel-Manager unabhängigen, Untersuchungsstelle wahr. Das BMVIT kann jedoch auch Externe damit beauftragen, die ausreichend qualifiziert sein müssen. Ferner ist die Beauftragung unabhängiger Stellen mit den in der Richtlinie samt Anhang in bestimmten Fällen vorgesehenen Risikoanalysen vorgesehen. Weiters obliegt der Tunnel-Verwaltungsbehörde die zeitgerechte Übermittlung der in Art. 15 Abs. 1 der Richtlinie geforderten Berichte an die EU-Kommission über Brände und Unfälle.

Zu § 4:

Den Tunnel-Managern obliegen im Rahmen eines umfassenden Sicherheitsmanagements bestimmte Aufgaben im Bereich Personal, Betrieb, Dokumentation und Öffentlichkeitsarbeit. Diese betreffen die Ernennung der Sicherheitsbeauftragten, Installation und Betrieb der technischen Überwachungssysteme, Festlegung der Verfahren für Tunnelsperren, Durchführung von Einsatzübungen, Zusammenstellung der Sicherheitsdokumentation, Vorlage von Unterlagen für die behördlichen Verfahren, Melde- bzw. Untersuchungsberichte zu Ereignissen sowie Hinweise und Informationskampagnen für Tunnelbenutzer. Meldeberichte sind vom Tunnel-Manager binnen kurzer Frist im Sinne einer Darstellung der in dieser Frist als gesichert feststellbaren Fakten des jeweiligen Ereignisses zu erstellen. Eine Störung ist erheblich, wenn durch sie die Betriebssicherheit des Tunnels gefährdet ist, zum Beispiel wenn ein Totalausfall der Belüftung eingetreten ist. Untersuchungsberichte unterliegen einer Frist nur hinsichtlich der Weiterleitung, jedoch nicht hinsichtlich ihrer Erstellung. In ihnen ist die Faktenlage zu vertiefen und zu analysieren. Aus dem Untersuchungsergebnis sind Schlussfolgerungen insbesondere hinsichtlich der Wirksamkeit von Sicherungseinrichtungen und –maßnahmen (siehe Art. 15 Abs. 1 der Richtlinie) zu ziehen, aber auch hinsichtlich der gegebenen gesetzlichen Rahmenbedingungen. Für den Karawankenstraßentunnel wird die gemeinsame Überwachung im Sinne von Anhang I, Z 3.5 sowie das gemeinsame Vorgehen bei Tunnelschließungen im Sinne von Anhang I, Z 3.6 der Richtlinie im Rahmen des Betriebskomitees festgelegt (s. EB zu § 2).

Zu § 5:

Die Sicherheitsbeauftragten, die ausreichend qualifiziert sein müssen (nähere Bestimmungen dazu ergeben sich aus der RVS 14.226 „Straßenverwaltung, Tunnelüberwachung - Schulungen des Personals, Anforderungsprofile,“), haben bei allen wesentlichen Sicherheitsbelangen der jeweiligen Tunnel mitzuwirken. Dies betrifft insbesondere die Genehmigungsverfahren sowie Fragen des Notfalleinsatzes und der Berichterstattung über Ereignisse, der Schulung des Betriebspersonals und der Einsatzdienste und der Sicherheit der baulichen Einrichtungen. Eine ex lege - Funktion des Sicherheitsbeauftragten als Einsatzleiter ergibt sich aus dieser Bestimmung nicht.

Zu § 6:

Hier werden die Bestimmungen von Anhang II Z 5 der Richtlinie umgesetzt, wobei im Interesse der Rechtsicherheit eine Umformulierung und Ergänzung geboten ist. Darüber hinaus wird bestimmt, dass die Planung und Durchführung der Übungen, einschließlich Kostentragung, (privatrechtlich) zu vereinbaren ist.

Zu § 7:

Hier werden die Bestimmungen von Anhang II Z 1 der Richtlinie über die Genehmigung des Entwurfs umgesetzt. Die bestehende Praxis der „Tunnel-Grundsatzbesprechung“ (siehe Abs. 3.3.4 „Tunnelplanung“ in der derzeitigen Fassung der vom BMVIT mit GZ 300040/11-ST-ALG/02 vom 15. Jänner 2003 verbindlich erklärten Dienstanweisung zur Erarbeitung und Vorlage von Bundesstraßenprojekten - „Projektierungsdienstanweisung“) kann in diesem Verfahrensrahmen beibehalten werden. Als Zeitpunkte zur Erfüllung bestimmter Bedingungen oder Auflagen kommen insbesondere jener der Trassenfestlegung gemäß § 4 Bundesstraßengesetz bzw. jener der Inbetriebnahme in Betracht.



Abs. 3 berücksichtigt die in Art. 14 der Richtlinie vorgesehene Möglichkeit, bei Tunnelneubauten von der Richtlinie (noch) nicht berücksichtigte innovative Technik anzuwenden.

Die in Abs. 4 angesprochene Zusammenlegung von Verfahren gemäß STSG mit jenen gemäß § 24 UVP-G oder § 4 BStG soll nicht verpflichtend aber, wenn dies im Interesse der Zweckmäßigkeit, Raschheit, Einfachheit und Kostenersparnis gelegen ist, zulässig sein.

Zu § 8:

Hier werden die Bestimmungen von Anhang II Z 3 der Richtlinie über die Genehmigung der Inbetriebnahme umgesetzt. In dieses Verfahren werden auch die Ausnahmefälle gemäß Art. 3 Abs. 2 (alternative risikomindernde Maßnahmen) und Art. 14 (innovative Technik) der Richtlinie einbezogen, bei denen das Verfahren bis zum Vorliegen des Ergebnisses der in diesen Fällen vorgesehenen Befassung der Europäischen Kommission auszusetzen ist.

Zu § 9:

Die im Hinblick auf die Richtlinie erstmalige Bewertung der Konformität von am 30. April 2006 bereits in Betrieb befindlichen Tunneln hat nach den Vorgaben von Art. 11 der Richtlinie unter Bedachtnahme auf die Anlage zu erfolgen. Gemäß Art. 11 Abs. 6 der Richtlinie ist die Modernisierung der Tunnel bis 30. April 2014 abzuschließen. Art. 11 Abs. 7 sieht jedoch eine Verlängerungsmöglichkeit um fünf Jahre für diejenigen Mitgliedstaaten vor, bei denen das Verhältnis der Gesamtröhrenlänge der bestehenden Tunnel zur Gesamtlänge des in ihrem Hoheitsgebiet liegenden Teils des transeuropäischen Straßennetzes den europäischen Durchschnitt übersteigt. Da dies in Österreich der Fall ist, kann von dieser Option Gebrauch gemacht und der Endtermin für die vollständige Herstellung der Konformität mit 30. April 2019 festgelegt werden. Österreich muss der Europäischen Kommission gemäß Art. 11 Abs. 5 der Richtlinie bis spätestens 30. April 2007 einen Bericht über den Zeitplan zur Erreichung dieses Ziels vorlegen.

Abs. 2 zweiter Satz und Abs. 3 zweiter Satz berücksichtigen die in Art. 3 Abs. 2 und Anhang I Abs. 1.2.1 der Richtlinie vorgesehenen Möglichkeiten, bei der Nachrüstung bestehender Tunnel Abweichungen und risikomindernde Alternativmaßnahmen anzuwenden, sofern die vorgesehenen Bedingungen erfüllt sind.

Abs. 6 berücksichtigt die verschiedenen Berichtspflichten, die in § 15 Abs. 2 und in § 11 Abs. 5 der Richtlinie im Zusammenhang mit der schrittweisen Anpassung der bestehenden Tunnel bis zur Herstellung der vollen Konformität vorgesehen sind.

Zu § 10:

Gemäß Anhang II Z 4 bzw. 3.2 der Richtlinie ist für alle wesentlichen (größeren) baulichen und betrieblichen Änderungen an Tunneln die Einhaltung eines bestimmten Verfahrens unter Einbeziehung der Sicherheitsbeauftragten und Bedachtnahme auf die Sicherheitsdokumentation vorgesehen. Ergibt sich daraus, dass eine vom Sicherheitsstandpunkt wesentliche Änderung vorliegt, so sind die behördlichen Genehmigungsverfahren gemäß §§ 7 und 8 durchzuführen. Dies ist unabhängig davon zu sehen, ob diese Änderungen mit einer Sperre und Wiedereröffnung des Tunnels verbunden sind.

Zu § 11:

Hier wird in Umsetzung von Anhang II Z 2 der Richtlinie der Inhalt der Sicherheitsdokumentation festgelegt, die vom Tunnel-Manager zusammenzustellen und fortlaufend zu aktualisieren ist (§ 4 Abs. 3). Diese umfasst auch den Alarm und Einsatzplan (Notfallplanung) im Sinne von Anhang I Z 3.2 der Richtlinie. Für den Karawankenstraßentunnel erfolgt die Aufstellung des gemeinsamen Alarm und Einsatzplans im Rahmen des Betriebskomitees (s. EB zu § 2).

Bei der in der Planungsphase vorgesehenen Erstellung einer Verkehrsprognose ist dann eine Risikoanalyse einzubeziehen, wenn die Voraussetzungen gemäß § 12 Abs. 1 vorliegen. Diese schließen besondere Charakteristika hinsichtlich Vorkommen, Anteil und Art des Gefahrgutverkehrs ein.

Zu § 12:

Gemäß Anhang I Z 1.1.3 der Richtlinie ist eine Risikoanalyse durchzuführen, wenn ein Tunnel hinsichtlich der in Z 1.1.2 genannten Parameter eine besondere Charakteristik aufweist. Darunter fallen besondere bauliche Merkmale z.B. hinsichtlich der Tunnellänge oder der Querschnittsgeometrie, Besonderheiten des Verkehrs z.B. hinsichtlich Aufkommen, insbesondere beim LKW- und Gefahrgutverkehr, Staugefahr, Zugriffszeiten der Einsatzdienste, Merkmale der Zufahrtsstraßen sowie der geographischen und meteorologischen Verhältnisse. Die Methodik muss bestimmten Qualitätsanforderungen genügen und präzise festgelegt werden. Als Grundlage dient hierfür die RVS 9.261 „Projektierungsrichtlinien - Lüftungsanlagen, Grundlagen“. Die Methodik ist gemäß Art. 13 Abs. 2 der Richtlinie im Wege der Europäischen Kommission allen anderen Mitgliedstaaten zur Kenntnis zu bringen.

Zu § 13:

Hier werden die Behördenzuständigkeiten geregelt. Diese orientieren sich an § 32 Bundesstraßengesetz.

Zu § 14:

Die Nichterfüllung der in diesem Bundesgesetz vorgesehenen Aufgaben durch die von diesem Bundesgesetz damit Betrauten kann die Sicherheit von Straßentunneln in unterschiedlichem fallweise auch erheblichem Ausmaß gefährden. Dies betrifft insbesondere die Tunnel-Manager (Z 1), bei denen angesichts des möglicherweise nicht unbeträchtlichen finanziellen Vorteils durch die Nichteinhaltung von Bestimmungen ein höherer Höchststrafsatz geboten ist, die Sicherheitsbeauftragten (Z 2), aber auch die ordnungsgemäße Durchführung von Verordnungen (Z 3) und Erfüllung von Bescheidauflagen (Z 4) sowie sonstiger Aufgaben (Z 5), z.B. als externe Untersuchungsstelle gemäß § 3 Abs. 6. Für Tunnel-Manager können Verstöße gegen die Tunnelsicherheit überdies Maßnahmen gemäß § 3 Abs. 5 nach sich ziehen.

Zu § 15:

Die Vollzugsklausel entspricht dem BMG.

Zu § 16:

Gemäß der Richtlinie (Art. 18 Z 2) ist auf diese im Text der diese umsetzenden nationalen Rechtsinstrumente Bezug zu nehmen.

Zu § 17:

Für das Inkrafttreten ist der 1.5.2006 und somit ein gewisser Umstellungszeitraum vorgesehen. Der Termin berücksichtigt den Endtermin für die Umsetzung gemäß Art. 18 Z 1 der Richtlinie. Eine Umsetzung der Art. 9 und 10 der Richtlinie erübrigt sich.

Zur Anlage:

In der Anlage werden die Bestimmungen aus Anhang I der Richtlinie übernommen, soweit sie nicht wegen ihres über technische Detailbestimmungen hinausgehenden Inhalts (Verhaltensanordnungen) in den Haupttext des Gesetzes aufgenommen wurden. Die Anlage weist überdies zusätzliche Sicherheitsmaßnahmen auf, durch die der in einzelnen Punkten gegenüber dem Anhang I der Richtlinie höhere Sicherheitsstandard in Österreich gewahrt bleibt.

Zu Abs. 2.4.1:

Diese Verbesserung der baulichen Voraussetzungen für den Notfalleinsatz entspricht dem aktuellen österreichischen Standard und dem Stand der Technik gemäß den von der Österreichischen Forschungsgemeinschaft für Strasse und Verkehr (FSV) erstellten „Richtlinien und Vorschriften für den Straßenbau (RVS)“, im konkreten Fall der für den Tunnelbau erstellten „RVS 9.281 Projektierungsrichtlinien - Betriebs- und Sicherheitseinrichtungen; Bauliche Anlagen“.

Zu Abs. 2.5.1:

Auch diese Bestimmung, mit der Pannenbuchten über die gemäß Richtlinie vorgesehenen Voraussetzungen für Abstellnischen hinaus vorgeschrieben werden, entspricht dem aktuellen österreichischen Standard gemäß RVS 9.281.

Zu Abs. 2.7:

Diese Bestimmung sieht, anders als die der Richtlinie, bei der sich das Erfordernis der Feuerfestigkeit der Hauptstruktur nur auf Tunnel bezieht, bei denen ein örtlich begrenzter Einsturz katastrophale Folgen nach sich ziehen kann, in allen Fällen das Erfordernis einer ausreichenden Brandbeständigkeit mit Bezug auf die Tragsicherheit der Tunnel vor. Dies entspricht der RVS 9.36 „Tunnel, Baulicher Brandschutz in Straßenverkehrsbauten“.

Zu Abs. 2.9.5:

Diese Bestimmung weitet den Geltungsbereich der Bestimmungen über die Anforderungen an die Belüftung erheblich über jenen der Richtlinie aus. Sie entspricht damit Vorgaben bzw. Standards, wie sie in Österreich z.B. im Tauerntunnel, bereits umgesetzt sind, insbesondere jenen der „RVS 9.261 Projektierungsrichtlinien - Lüftungsanlagen, Grundlagen“.

Zu Abs. 2.11:

Während die Richtlinie Löschwasserhydranten nur mindesten alle 250 m verlangt, darf dieser Abstand in Österreich im Sinne eines möglichst effizienten Feuerwehreinsatzes bei neuen Tunnelanlagen höchstens 150 m betragen. Dem wird auch in der RVS 9.281 Rechnung getragen.

Zu Abs. 2.13.1:

Während gemäß der Richtlinie das Erfordernis einer Leitstelle sowohl vom Verkehrsaufkommen als auch von der Tunnellänge (mehr als 3 000 m) abhängt, sind in Österreich alle Tunnel mit entsprechendem Verkehrsaufkommen von einer Überwachungszentrale (Leitstelle) zu überwachen. Dies ist beim hochrangigen Straßennetz Standard und entspricht der „RVS 9.282 Projektierungsrichtlinien - Betriebs- und Sicherheitseinrichtungen, Tunnelausrüstung“.

Zu Abs. 3.7:

Gemäß 1. Anstrich hat der Festlegung oder Änderung von Vorschriften und Anforderungen für den Gefahrguttransport durch einen Tunnel eine Risikoanalyse gemäß § 12 voranzugehen. Dies kann sich jedoch nur auf Vorschriften und Anforderungen beziehen, die nicht ihrerseits auf EU-Richtlinien beruhen (die Richtlinie 94/55/EG in der für den 1.1.2007 vorgesehenen Fassung wird solche Vorschriften für den Gefahrguttransport durch Tunnel enthalten).

Die im 2. Anstrich erwähnten Verkehrszeichen werden auch in der Richtlinie 94/55/EG in der für den 1.1.2007 vorgesehenen Fassung vorgeschrieben, es handelt sich dabei um die Zeichen D, 10a, b und c gemäß dem Wiener Übereinkommen über Straßenverkehrszeichen in der vorgesehenen Interpretation durch die Konsolidierte Resolution R.E.2.

Die im 3. Anstrich erwähnten Maßnahmen werden ebenfalls die in der Fassung 2007 der Richtlinie 94/55/EG vorgesehenen Vorschriften für den Gefahrguttransport durch Tunnel zu berücksichtigen haben. Ihre Festlegung wird im Rahmen einer Novelle zur Verordnung BGBl II Nr. 395/2001 erfolgen.

Zu Art. 2 (Änderung der Straßenverkehrsordnung 1960)

Zu Z 1 (§ 8b):

Gemäß der Richtlinie sind alle Tunnel mit einer Länge von mehr als 500 m mit dem Hinweiszeichen „TUNNEL“ zu kennzeichnen (s. Z 3). In der Richtlinie wird hierzu auf das Zeichen gemäß dem Wiener Übereinkommen über Straßenverkehrszeichen verwiesen. In diesem Übereinkommen wiederum ist vorgesehen, dass dieses Zeichen (nur) vor Tunneln aufgestellt werden darf, in denen besondere Verhaltensbestimmungen gelten; diese aber finden sich nicht im Wiener Übereinkommen über Straßenverkehrszeichen, sondern in Art. 25a des Wiener Übereinkommens über den Straßenverkehr (auf welches in der Richtlinie allerdings nicht verwiesen wird). Österreich ist Vertragspartei beider genannter Übereinkommen; gemäß den Grundsätzen der beiden Übereinkommen darf eine Vertragspartei allerdings einem Verkehrszeichen keine andere Bedeutung beilegen als diesem Zeichen gemäß dem Übereinkommen zukommt. Da nunmehr in Umsetzung der Richtlinie das Straßenverkehrszeichen „TUNNEL“ in der Straßenverkehrsordnung verankert wird, muss gemäß den Grundsätzen der Wiener Übereinkommen auch die Bestimmung des Art. 25a des Wiener Übereinkommens über den Straßenverkehr übernommen werden.

Zu Z 2 (§ 53 Abs. 1 Z 1c):

Dieses Zeichen ist in Entsprechung von Art. III Z 2.3 der Richtlinie in dies StVO aufzunehmen; die Richtlinie verweist hierzu zwar auf das Wiener Übereinkommen über Straßenverkehrszeichen, allerdings ist dieses Zeichen noch nicht Teil des Übereinkommens, sondern erst in Form eines Änderungsvorschlags zum Übereinkommen an alle Vertragsparteien notifiziert (das Übereinkommen sieht für alle Änderungen ein genau geregeltes Verfahren vor).

Zu Z 3 (§ 53 Abs. 1 Z 9e):

Hier wird gemäß Anh. III Z 2.1 der Richtlinie das Zeichen E, 11a des Wiener Übereinkommens über Straßenverkehrszeichen in der Straßenverkehrsordnung verankert.

Zu Z 4 (§ 103 Abs. 8):

Siehe die Erläuterungen zu Art. I § 17.

Zu Z 5 (§ 106):

Siehe die Erläuterungen zu Art. I § 16.