

Vorblatt

Inhalt:

Der vorliegende Gesetzentwurf hat zum Ziel, den im Gefolge schwerer Tunnelunfälle insbesondere im Tauern- und Montblanc-Tunnel überprüften und seither erheblich verbesserten Sicherheitsstandard österreichischer Tunnel des hochrangigen Straßennetzes im Einklang mit der zur Tunnelsicherheit ergangenen Richtlinie 2004/54/EG rechtlich zu verankern, weiter zu erhöhen und nachhaltig zu sichern. Überdies sind in der StVO Hinweiszeichen für Tunnel und Pannengebiete hinzuzufügen.

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:

Mit dem Straßentunnel-Sicherheitsgesetz (STSG) wird sowohl der für Europa vorgegebene Mindeststandard als auch der in einigen Belangen auf Grund des Standes der Technik in Österreich bestehende höhere Sicherheitsstandard für alle Tunnel von mehr als 500 m Länge im Verlauf der in die Zuständigkeit des Bundes fallenden Bundesstraßen A oder S gemäß Bundesstraßengesetz gesetzlich verankert. Die der Herstellung der Konformität mit den Sicherheitsanforderungen im vorgegebenen Zeitrahmen bis spätestens 2019 dienenden Neu- und Ausbauten verursachen der ASFINAG Kosten in geschätzter Höhe von rund 1 101 000 000 Euro, die jedoch in Anbetracht des Standes der Technik und des schon vorher festgelegten Ausbauprogramms nicht ohne weiteres dem STSG zugerechnet werden können.

Weiters ergeben sich Kosten aus der Funktion des Bundesministeriums für Verkehr, Innovation und Technologie als Tunnel-Verwaltungsbehörde in geschätzter Höhe von rund 141 251 Euro für die Etablierung und rund 82 336 Euro für die laufende Tätigkeit. Da für die betreffende Abteilung bereits eine zusätzliche Planstelle mit entsprechender Bedeckung bewilligt wurde, wird der erwähnte Aufwand damit abgedeckt und entstehen durch das STSG keine neuen Kosten.

Im Gefolge der StVO - Änderung ergeben sich Anschaffungskosten für die neuen Verkehrszeichen in geschätzter Höhe von rund 10 000 Euro.

Aus der zugunsten des Verkehrssicherheitsfonds geänderten Zweckwidmung der Strafgebühren ergeben sich Einnahmen, die allen Erwartungen nach nicht erheblich ausfallen werden.

Nähere Einzelheiten 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

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 (CELEX Nr. 32004L0054) in einem Straßentunnel-Sicherheitsgesetz und die Bestimmungen über Verkehrszeichen und sonstige Verkehrsregelungen in einer Novelle zur Straßenverkehrsordnung 1960 umzusetzen. Als Zeitpunkt des In-Kraft-Tretens 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 von der ASFINAG Kosten in der Höhe von **ca. 50 000 000,-Euro** abgeschätzt.

Weiters fordert die 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 Pfändertunnel, den Tunneln Dalaas, Perjen, und Flirsch) werden von der ASFINAG Kosten in der Höhe von **ca. 1 011 000 000 Euro** abgeschätzt. Zu den von der ASFINAG angegebenen hohen Kosten ist allerdings festzuhalten, dass der Vollausbau der Tunnels des hochrangigen Straßennetzes schon seit längerer Zeit im Ausbauprogramm der ASFINAG vorgesehen bzw. z. T. bereits umgesetzt ist und nicht unmittelbar durch das STSG verursacht wird. In diesem Zusammenhang darf auch darauf hingewiesen werden, dass einige Staaten Europas auf Autobahnen grundsätzlich – also nicht nur abhängig von der Verkehrsstärke, wie dies das STSG vorsieht - zweiröhriige Tunnels vorschreiben.

c) Kosten bei Sanierungen und Erweiterungen

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 **Sanierungsprojekten** wie z.B. Verringerung der Notrufnischenabstände, Verringerung der Fluchtwegabstände, lückenlose Videoüberwachung, Schaffung der notwendigen Überwachungsstruktur in den Überwachungszentralen, etc..

Hierfür werden seitens der ASFINAG 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 Euro wie folgt:

Personalkosten:

einmalige Personalkosten:

		Pauschalkosten /Min (inkl. Pensionstangente bei Beamten und Abfertigung bei VB)	Personalkosten (Summe)
A1+A2 Bedienstete (Beamte)*	164 055	0,64	104 995
V4 (VB)	15	0,26	4

Summe 164 070 Summe **104 999 Euro**

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

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 (= 1 680 Std. x 60 = 100 800) je Bediensteten:

Gesamtarbeitsmin./Jahr	Raumbedarf (m ²)	Kosten monatlich	Kosten jährlich
164 070	23	221	2 652

- Verwaltungsgemeinkosten (pauschal 20%** der Personalkosten): 21 000 Euro

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

Summe Sachkosten: **36 252 Euro**

Summe Etablierungskosten: **141 251 Euro**

- 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 Euro 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 95 655 Summe **61 205 Euro**

Sachkosten

- laufende Sachkosten (pauschal 12% der Personalkosten): 7 344 Euro
 - Kosten für Raumbedarf

Gesamtarbeitsmin./Jahr	Raumbedarf (m ²)	Kosten monatlich	Kosten jährlich
95.655	13	129	1 546 Euro

- Verwaltungsgemeinkosten (pauschal 20% der Personalkosten): 12 241 Euro

Summe Sachkosten: **21 131 Euro**

Summe laufende Tätigkeit: **82 336 Euro**

Hinsichtlich der durch die Einrichtung einer Tunnel-Verwaltungsbehörde entstehenden finanziellen und organisatorischen Auswirkungen auf das Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie ist festzuhalten, dass in dessen Personalplan mit 1. April 2006 eine Planstelle für die hinsichtlich Straßentunneln zuständige Abteilung II/ST2 vorgesehen ist, um die erforderlichen Verfahren abzuwickeln. Eine Mehrfachzuständigkeit mit der Unfalluntersuchungsstelle der Bundesanstalt für Verkehr ist nicht gegeben, weil die Inspektionen der Tunnel in erster Linie eine Überprüfung der Sicherheitskonzepte der Tunnel beinhalten.

3. Kosten für die Maßnahmen gemäß StVO 1960

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.

4. Einnahmen aus zugunsten des Verkehrssicherheitsfonds geänderter Widmung der Strafgeelder

Diese können nicht abgeschätzt werden, werden aber aller Voraussicht nach gering ausfallen.

Kompetenzgrundlage:

Der vorliegende Entwurf stützt sich auf Art 10 Abs. 1 Z 9 (Angelegenheiten der Bundesstraßen) und Art 11 Abs. 1 Z 4 (Straßenpolizei) 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 „Tunnel-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 Tunnel-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 TERN, des so genannten „transeuropäischen Straßennetzes“ (Art. 2 Z 1 der Richtlinie), sondern Tunnel auf allen Bundesstraßen A oder S gemäß Bundesstraßengesetz 1971 Verzeichnis 1 und 2 erfasst. Nach gegenwärtigem Stand handelt es sich zusätzlich um folgende Tunnel:

Bundesland	Str.	Non TERN Tunnel (fett = in Betrieb)	Länge in m (längere Röhre)
Wien	A 22	Donauquerung	4000
OÖ	A 26	Westring Linz - Südtunnel (inkl.UFT Waldeggstr+Kn.Bhf)	3195
OÖ	A 26	Westring Linz – Nordtunnel	2750
Wien	A 22	Kaisermühlen	2150
OÖ	A 26	Westring Linz - Nordtunnel Rampen Donau Nord 1+2	670
Wien	A 23	Hirschstetten	500
N/Stm	S 6	Semmering	3489
Stm	S 36	Judenburg	3000
Stm	S 35	Kirchdorf	2807
Stm	S 6	Spital	2597
Stm	S 6	Tanzenberg	2446
NÖ	S 1	Tradenberg	2240
NÖ	S 1	Stetten	2200
Stm	S 6	Ganzstein	2135
Stm	S 6	Steinhaus	1873
NÖ	S 1	Kreuzenstein	1465
Stm	S 6	Niklasdorf	1345
Stm	S 6	Bruck	1228
Stm	S 35	Kaltenbachtal	1165
Stm	S 35	Mixnitz (nur RFB Bruck-Graz)	678
Stm	S 6	St. Ruprecht	613
Stm	S 36	St. Georgen UFT	610
Stm	S 36	Unzmarkt UFT	515
Summe		23 (11)	

In diesem Zusammenhang wird auf Erwägungsgrund 25 der Richtlinie mit folgendem Wortlaut hingewiesen:

„Die Mitgliedstaaten sollten aufgefordert werden, für Straßentunnel in ihrem Hoheitsgebiet, die nicht Teil des transeuropäischen Straßennetzes sind und folglich nicht in den Anwendungsbereich dieser Richtlinie fallen, vergleichbare Sicherheitsniveaus zu gewährleisten.“

Überdies ist zu beachten, dass auch bei Ausklammerung dieser Tunnel aus dem Anwendungsbereich des STSG der Stand der Technik (verbindlich erklärte RVS) einzuhalten wäre und somit keine Kostenersparnis bewirkt werden könnte. Eine ungerechtfertigte Übererfüllung der Richtlinie („golden plating“) liegt hier nicht vor.

Zu § 2:

In den Begriffsbestimmungen werden jene für „Tunnellänge“ und „Einsatzdienste“ von der Richtlinie (Art. 2 Z 2 und 3) übernommen. Welche Einsatzdienste örtlich betroffen sind, ergibt sich aus dem Alarm- und Einsatzplan (§ 11 Abs. 3 Z 2). 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 „Tunnel-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. Da auch Slowenien plant, das Verkehrsministerium als Tunnelverwaltungsbehörde einzusetzen, wird mit diesem gemäß Art. 4 Abs. 3 der Richtlinie einvernehmlich vorzugehen sein.

Zu § 3:

Hier werden die Aufgaben der Tunnel-Verwaltungsbehörde zusammengefasst. Neben der Anerkennung der vom Tunnel-Manager ernannten Tunnel-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 auch die Aufgaben der in Art. 7 der Richtlinie vorgesehenen, vom Tunnel-Manager unabhängigen, Untersuchungsstelle wahr. Diese hat die Einhaltung der Anforderungen des STSG und des Standes der Technik zu überprüfen, wie er sich auf Grund der vom Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie herausgegebenen Dienstanweisungen ergibt. Die allfälligen Konsequenzen aus dem Ergebnis der Überprüfung finden sich in Abs. 6 und 7, wobei das letztere Verfahren sich erübrigen kann, wenn die Sicherheitsanforderungen zeitgerecht durch das erstere Verfahren erfüllt werden. Schließlich obliegt der Tunnel-Verwaltungsbehörde auch die zeitgerechte Übermittlung der in Art. 15 Abs. 1 der Richtlinie geforderten Berichte an die Europäische Kommission über Brände und Unfälle. Für diese Berichte wird ein Erhebungsblatt erstellt. Das Verfahren der Tunnel-Verwaltungsbehörde zur Anerkennung der Tunnel-Sicherheitsbeauftragten soll im Empfang des vom Tunnel-Manager übersandten Nominierungsschreibens, der Prüfung der Voraussetzungen gemäß § 5 Abs. 2 und einer Mitteilung an den Tunnel-Manager über das Ergebnis bestehen. Wenn nötig kann eine nähere Konkretisierung mittels Verordnung erfolgen.

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 Tunnel-Sicherheitsbeauftragten (siehe auch EB zu § 5), Installierung und Betrieb der technischen Überwachungssysteme, Festlegung der Vorgangsweise für Tunnelsperren (Vornahme als Straßenerhalter bzw. Erwirken bei der Straßenpolizeibehörde gemäß § 44b bzw. § 43 StVO 1960), Obsorge hinsichtlich Durchführbarkeit der Einsatzübungen sowie die Zusammenstellung der Tunnel-Sicherheitsdokumentation, die in drei Phasen erfolgt (s. § 11 Abs. 2, 3 und 4). Eine zwingende Anordnung der Weiterleitung der gesamten Tunnel-Sicherheitsdokumentation an außer der Tunnel-Verwaltungsbehörde und dem Tunnel-Sicherheitsbeauftragten sonst interessierte Stellen erübrigt sich, da diese Stellen ohnehin in die Erstellung des Alarm- und Einsatzplans gemäß § 11 Abs. 3 Z 2 eingebunden sind. Weiters obliegen dem Tunnel-Manager die 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. Dies ist im Hinblick auf ein Informationsinteresse der Europäischen Kommission und der anderen Mitgliedstaaten sowie darauf zu sehen, dass der Untersuchungsbericht vielfach erst nach einem längeren Zeitraum zur Verfügung steht. Eine Störung ist erheblich, wenn durch sie die Betriebssicherheit des Tunnels gefährdet ist, zum Beispiel wenn ein Totalausfall der Belüftung eingetreten ist. Ad-hoc-Informationssysteme über Staus, Geisterfahrer und sonstige Störungen im Straßenverkehr auf der betreffenden Route sind von dieser tunnelsicherheitsbezogenen Berichterstattung völlig unabhängig. Untersuchungsberichte unterliegen einer Frist nur hinsichtlich der Weiterleitung, jedoch nicht hinsichtlich ihrer Erstellung. In ihnen ist die Faktenlage des Meldeberichts zu vertiefen und zu analysieren. Aus dem Untersuchungsergebnis sind Schlussfolgerungen insbesondere hinsichtlich der Wirksamkeit von tunnelbezogenen 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 gemäß Art. 13 des Vertrages zwischen der Republik Österreich und der Sozialistischen Föderativen Republik Jugoslawien über den Karawankenstraßentunnel, BGBl. Nr. 441/1978 festgelegt. Nähere Bestimmungen zum Betrieb der in Abs. 5 angesprochenen Videoüberwachung zur automatischen Erkennung von Verkehrsstörungen und Bränden ergeben sich aus der RVS 9.282 [09.02.22] „Tunnel, Projektierungsrichtlinien, Betriebs- und Sicherheitseinrichtungen, Tunnelausrüstung“. Darin sind auch alle technischen und sonstigen Vorkehrungen zur Sicherstellung und Aufrechterhaltung des korrekten Funktionierens und der eingehenden Beachtung des Datenschutzes enthalten.

Zu § 5:

Die Tunnel-Sicherheitsbeauftragten, die ausreichend qualifiziert sein müssen (nähere Bestimmungen dazu ergeben sich aus der RVS 14.226 „Straßenverwaltung, Tunnelüberwachung - Schulungen des Personals, Anforderungsprofile,“), haben ihren Sachverstand bei allen wesentlichen Sicherheitsbelangen der jeweiligen Tunnel einzubringen. Dies betrifft insbesondere die Koordinierung „mit den Einsatzdiensten“ (nicht „der Einsatzdienste“), Genehmigungsverfahren sowie Fragen des Notfalleinsatzes und der Berichterstellung über Ereignisse, der Schulung des Betriebspersonals, der Einweisung der Einsatzdienste in die Besonderheiten des jeweiligen Tunnels sowie der Sicherheit der baulichen Einrichtungen. Eine ex lege - Funktion des Tunnel-Sicherheitsbeauftragten als Einsatzleiter ergibt sich aus diesen Bestimmungen nicht. Ebenso wenig ergibt sich aus dem Erfordernis der Unabhängigkeit und Weisungsfreiheit eine ex lege - Weisungsfreistellung.

Zu § 6:

Hier werden die Bestimmungen von Anhang II Z 5 der Richtlinie umgesetzt, wobei im Interesse der Rechtsicherheit Umformulierungen und Ergänzung geboten sind. Darüber hinaus wird bestimmt, dass die Planung und Durchführung der Übungen, einschließlich Kostentragung, (privatrechtlich) zu vereinbaren ist. Die Kostenvereinbarung gemäß Abs. 2 betrifft auch die österreichische Seite des Karawankenstraßentunnels. Sie kann Teil eines Globalabkommens sein, wie es derzeit zwischen ASFINAG und Feuerwehrverband/verbänden besteht.

Zu § 7:

Hier werden 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 jene der Trassenfestlegung gemäß § 4 Bundesstraßengesetz bzw. 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. Voraussetzung ist gemäß der Richtlinie die Befassung der Europäischen Kommission (und der übrigen Mitgliedstaaten), woraus sich eine gemeinschaftsrechtlich verbindliche Entscheidung ergibt. Da zuletzt Zweifel an der Verfassungsmäßigkeit der Bindung oberster Organe an derartige Entscheidungen releviert worden sind (vgl. Prüfungsbeschluss des VfGH zum EmissionszertifikateG, G 138-142/05, V 97-101/05), lässt der vorliegende Entwurf dies mit der Formulierung offen, dass auf das Ergebnis des Verfahrens bei der Kommission Bedacht zu nehmen ist.

Die in Abs. 4 angesprochene Zusammenlegung von Verfahren gemäß STSG mit jenen gemäß § 24 UVP-G oder § 4 BStG und das in Abs. 5 vorgesehene Verfahren bei der Bezahlung von Rechnungen sollen 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.

In Abs. 2 und 3 werden auch die in Art. 3 Abs. 2 und Anhang I Abs. 1.2.1 der Richtlinie vorgesehenen Möglichkeiten berücksichtigt, bei der Nachrüstung bestehender Tunnel Abweichungen und risikomindernde Alternativmaßnahmen anzuwenden, sofern die vorgesehenen Bedingungen erfüllt sind. Zur Bedachtnahme auf die Ergebnisse des Verfahrens bei der Europäischen Kommission vergleiche die Ausführungen in den Erläuterungen zu § 7 Abs. 3.

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 Tunnel-Sicherheitsbeauftragten und Bedachtnahme auf die Tunnel-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 Tunnel-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 Tunnel-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 Tunnel-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 topografischen und meteorologischen Verhältnisse. Die Methodik muss bestimmten Qualitätsanforderungen genügen und präzise festgelegt werden. Als Grundlage dient hierfür die RVS 9.261 [09.02.31] „Tunnel, 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. Die Zuständigkeit des Bundesministers für Verkehr, Innovation und Technologie als Behörde im Sinne dieses Bundesgesetzes ist unabhängig davon zu sehen, dass dieser derzeit gemäß § 2 Z 3 auch (Tunnel-) Verwaltungsbehörde im Sinne der Richtlinie ist.

Zu § 14:

Die Nichterfüllung der gemäß diesem Bundesgesetz vorgesehenen Aufgaben durch die gemäß diesem Bundesgesetz damit Betrauten kann die Sicherheit von Straßentunneln in unterschiedlichem fallweise auch erheblichem Ausmaß gefährden. Dies betrifft insbesondere die Tunnel-Manager (Z 1 bis 3), bei denen angesichts des möglicherweise nicht unbeträchtlichen finanziellen Vorteils durch die Nichteinhaltung von Bestimmungen ein höherer Höchststrafsatz geboten ist, die Tunnel-Sicherheitsbeauftragten (Z 4), aber auch die ordnungsgemäße Durchführung von Verordnungen (Z 5) und Erfüllung von Bescheidaufträgen (Z 6) sowie sonstiger Aufgaben z.B. im Rahmen einer Beauftragung Externer im Einzelfall (Z 7). Für Tunnel-Manager können Verstöße gegen die Tunnelsicherheit überdies Maßnahmen gemäß § 3 Abs. 7 nach sich ziehen. Die zuständige Strafbehörde ergibt sich aus dem VStG. Die Zweckwidmung eingehobener Strafgeelder wurde zugunsten des Österreichischen Verkehrssicherheitsfonds geändert.

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. Die Übergangsbestimmung vermeidet Duplizierungen bei der Genehmigung des Vorprojekts, das ohnehin bei der Genehmigung gemäß § 8 mit zu berücksichtigen ist.

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. 1.1.2:

Bei dieser auf der Richtlinie beruhenden Aufzählung handelt es sich um eine beispielhafte.

Zu Abs. 2.3.8:

Auf Grund des Standes der Technik oder der Ergebnisse einer Tunnel-Risikoanalyse kann sich das Erfordernis kürzerer Abstände ergeben.

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 [09.01.24] „Tunnel, Projektierungsrichtlinien - Betriebs- und Sicherheitseinrichtungen; Bauliche Anlagen“.

Zu Abs. 2.5.1:

Auch diese Bestimmung, mit der Pannenbuchten über die gemäß Richtlinie vorgesehenen Voraussetzungen für Pannenbuchten hinaus vorgeschrieben werden, entspricht dem aktuellen österreichischen Standard gemäß RVS 9.281 [09.01.24]. Dabei wird berücksichtigt, dass ausreichende Pannenbuchten auch bei zeitweiligem Gegenverkehr (Sperrung einer Tunnelröhre) geboten sind.

Zu Abs. 2.5.3:

Auf Grund des Standes der Technik oder der Ergebnisse einer Tunnel-Risikoanalyse kann sich das Erfordernis einer zusätzlichen Ausrüstung der Pannenbucht(en) ergeben.

Zu Abs. 2.6.1:

Die Aufnahme der Fahrbahnwässer in geeignete Auffangbehälter ist in der RVS 9.234 [09.01.23] „Tunnel, Projektierungsrichtlinien, bauliche Gestaltung, Innenausbau“ geregelt.

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 über jenen der Richtlinie aus. Sie entspricht damit Vorgaben bzw. Standards, wie sie in Österreich z.B. im Tauern Tunnel, bereits umgesetzt sind, insbesondere jenen der RVS 9.261 [09.02.31] „Tunnel, Projektierungsrichtlinien - Lüftungsanlagen, Grundlagen“.

Zu Abs. 2.11:

Während die Richtlinie in allen Fällen 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 [09.01.24] Rechnung getragen. Auf Grund des Standes der Technik oder der Ergebnisse einer Tunnel-Risikoanalyse kann sich das Erfordernis kürzerer Abstände ergeben.

Zu Abs. 2.13:

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 [09.02.22] „Tunnel, Projektierungsrichtlinien - Betriebs- und Sicherheitseinrichtungen, Tunnelausrüstung“. Gemäß Abs. 2.13.2 kann die Überwachung mehrerer Tunnel von einer Überwachungszentrale aus vorgenommen werden. Somit führt die aus Sicherheitsgründen gebotene zusätzliche Berücksichtigung von Tunneln, die derzeit nicht zum transeuropäischen Straßennetz gehören (s. EB zu § 1), nicht notwendig zur Errichtung einer zusätzlichen Überwachungszentrale sondern lediglich zur Einbeziehung in den Überwachungsbereich der bestehenden Überwachungszentrale.

Zu Abs. 2.15:

Diese Ausrüstungsvorschrift gilt unabhängig von der Frage, wer im Einzelfall zur Sperre befugt ist (Tunnel-Manager bzw. Straßenpolizeibehörde gemäß § 44b bzw. § 43 StVO 1960).

Zu Abs. 2.16.1:

Auf Grund des Standes der Technik kann sich auch bei kürzeren Tunneln das Erfordernis einer Funkanlage ergeben.

Zu Abs. 3.6:

Diese Informationspflicht gilt unabhängig von der Frage, wer im Einzelfall zur Schließung befugt ist.

Zu Abs. 3.7:

Gemäß 1. Anstrich hat der Festlegung oder Änderung von Vorschriften und Anforderungen für den Gefahrguttransport durch einen Tunnel eine Tunnel-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 berücksichtigt werden. Hierbei konnten das Verbot, im Tunnel zu halten oder zu parken, und das Gebot, bei Stau im Tunnel den Motor abzustellen, unberücksichtigt gelassen werden, weil diese Regelungen bereits seit geraumer Zeit Bestandteil der österreichischen Rechtsordnung sind (§ 24 Abs. 1 lit. b StVO 1960 und § 102 Abs. 4 KFG).

Zu Z 2 (§ 53 Abs. 1 Z 1c):

Dieses Zeichen ist in Entsprechung von Art. III Z 2.3 der Richtlinie in die StVO 1960 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.