

Brüssel, den 14. Juli 2003

**STELLUNGNAHME**

des Ausschusses der Regionen  
vom 3. Juli 2003

zu dem

**"Vorschlag für eine Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates  
über Mindestanforderungen für die Sicherheit von Tunneln im transeuropäischen  
Straßennetz"**

(KOM(2002) 769 endg. – 2002/0309 (COD))

---

**DER AUSSCHUSS DER REGIONEN -**

**GESTÜTZT** auf den Vorschlag für eine Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates über Mindestanforderungen für die Sicherheit von Tunneln im transeuropäischen Straßennetz – (KOM (2002) 769 endg. - 2002/0309 (COD));

**GESTÜTZT** auf den Beschluss des Rates vom 22. Januar 2003, ihn gemäß Artikel 175 Absatz 1 des EG-Vertrags mit diesem Thema zu befassen;

**GESTÜTZT** auf den Beschluss seines Präsidiums vom 12. März 2002, eine diesbezügliche Stellungnahme abzugeben und die Fachkommission für Kohäsionspolitik mit der Erarbeitung der Stellungnahme zu beauftragen;

**GESTÜTZT** auf das "Weißbuch über die europäische Verkehrspolitik"<sup>1</sup> der Europäischen

Kommission vom 12. September 2001;

**GESTÜTZT** auf die Entscheidung Nr. 1692/96/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. Juli 1996 über gemeinschaftliche Leitlinien für den Aufbau eines transeuropäischen Verkehrsnetzes<sup>2</sup>;

**GESTÜTZT** auf seine Stellungnahme zu dem "Bericht der Kommission an das Europäische Parlament, den Rat, den Wirtschafts- und Sozialausschuss und den Ausschuss der Regionen – Transeuropäisches Verkehrsnetz: Bericht über die Umsetzung der Leitlinien und die Prioritäten für die künftige Entwicklung 1998" (gemäß Artikel 18 der Entscheidung Nr. 1692/96/EG) (KOM (1998) 614 endg.) (CdR 60/99 fin);<sup>3</sup>

**Gestützt** auf seine Stellungnahme zum "Weißbuch der europäischen Verkehrspolitik" (CdR 54/2001 fin);<sup>4</sup>

**GESTÜTZT** auf seine Stellungnahme zum "Vorschlag für eine Entscheidung des Europäischen Parlaments und des Rates zur Änderung der Entscheidung Nr. 1692/96/EG über gemeinschaftliche Leitlinien für den Aufbau eines transeuropäischen Verkehrsnetzes" (CdR 284/2001 fin);<sup>5</sup>

**GESTÜTZT** auf den von der Fachkommission für Kohäsionspolitik verabschiedeten Stellungnahmeentwurf vom 30. April 2003 (CdR 93/2003 rev. 1), Berichterstatter Herr DURNWALDER (Landeshauptmann von Südtirol, Italien/EVP)

**in Erwägung nachstehender Gründe:**

1. Die Verbesserung der Sicherheit der Tunnel im transeuropäischen Straßennetz stellt eine anerkannte Notwendigkeit dar. Es bedarf eines homogenen Niveaus an Mindestanforderungen, aber auch einer realistischen Abwägung von Kosten und Risiken, wobei die Umsetzung der Sicherheitsmaßnahmen weitgehendst den Mitgliedstaaten und Regionen überlassen werden sollte.
2. Da die baulichen und anlagentechnischen Anpassungen der bestehenden Tunnels mit hohen Investitionskosten verbunden sind, ist es notwendig, einen angemessenen Zeitraum mit Bezug sowohl auf die Tunneldichte im Gebiet als auch auf die Tunnelklasse, d.h. auf die damit verbundene Gefahrenstufe, zu gewähren.
3. Die regionalen und kommunalen Gebietskörperschaften können zu diesem Thema einen entscheidenden Beitrag leisten, da sie häufig das Straßennetz in ihrem Gebiet direkt verwalten und eine Reihe von Sicherheitsaufgaben selbst wahrnehmen oder koordinieren.

4. Höhere Sicherheitsstandards in Tunnels sollten durch angemessene Informations- und Erziehungsmaßnahmen der Verkehrsteilnehmer ergänzt werden, um Unfällen vorzubeugen;

**verabschiedete auf seiner 50. Plenartagung am 2./3. Juli 2003 (Sitzung vom 3. Juli) folgende Stellungnahme:**

\*

\* \*

## **1. Standpunkte des Ausschusses der Regionen**

### **Der Ausschuss der Regionen**

1. **begrüßt** das Bestreben der Kommission, ein neues EU-koordiniertes, organisches Maßnahmensystem für die Sicherheit von Tunnels im transeuropäischen Straßennetz zu schaffen;
2. **gibt jedoch zu bedenken**, dass jeder Tunnel ein einzigartiges Werk ist, so dass dieselben Sicherheitsmaßnahmen nicht so leicht für jede Situation anwendbar sind;
3. **hebt** die Notwendigkeit der Anwendung gleichwertiger, international konsolidierter Standards **hervor**, um ein möglichst hohes uniformiertes Sicherheitsniveau in der gesamten EU zu schaffen. Ihre spätere Umsetzung muss es ermöglichen, Vorschriften zu erlassen, die praxisnah und wirtschaftlich tragbar sind und der Situation der öffentlichen Haushalte Rechnung tragen;
4. **bemängelt**, dass zuwenig Informationskampagnen über die richtigen Verhaltensregeln in Tunnels (z.B. Einhaltung längerer Sicherheitsabstände als im Freien; Einhaltung eines Sicherheitsabstandes auch im Falle von angehaltenem oder ganz langsamem Verkehr; Festlegen von Verhaltensmaßnahmen im Notfall) durchgeführt werden, da Verkehrsunfälle am häufigsten auf menschliches Versagen zurückzuführen sind;
5. **weist** darauf hin, dass die Frist für die Anpassung der bestehenden Tunnels nicht nur nach Maßgabe der Tunneldichte im jeweiligen Mitgliedsstaat,

sondern auch nach Maßgabe der Tunnelklasse der vorhandenen Tunnels gewählt werden sollte;

6. **bekräftigt**, dass das einzuführende Sicherheitssystem sowohl in Bezug auf die zu errichtende Organisation als auch in Bezug auf die baulichen und anlagentechnischen Maßnahmen mit hohen Investitionskosten verbunden ist, die durch ausreichende Finanzmittel abgedeckt werden müssen;
7. **ist deshalb der Auffassung**, dass die Verpflichtung zur Anpassung bereits bestehender Tunnel auf Maßnahmen zur Gefahrenvorbeugung ausgerichtet werden muss;
8. **fordert** die umfassende Einbindung der örtlich zuständigen Straßenverwaltungen und Sicherheitsaufsichtsbehörden in die Planung, Umsetzung und Anwendung dieses Maßnahmensystems. Nicht nur der Tunnel, sondern die gesamte Straße ist auch in Hinsicht auf die Sicherheit als ein einheitlicher Komplex zu betrachten, so dass die Lage umfassend überlegt werden soll;
9. **wünscht** ein ähnliches System von Sicherheitsmaßnahmen für alle Tunnels des ganzen europäischen Verkehrsnetzes, da die Sicherheit nicht nur auf bestimmte Strecken beschränkt bleiben darf.

## 2. Empfehlungen des Ausschusses der Regionen

### Empfehlung 1

Artikel 4 Absatz 2

<i>von der Kommission vorgeschlagener Text</i>	<i>Änderung durch den AdR</i>
(2) Die Aufsichtsbehörde kann auf nationaler, regionaler oder kommunaler Ebene eingerichtet werden.	(2) Die Aufsichtsbehörde kann auf nationaler, <u>vorzugsweise</u> regionaler oder kommunaler Ebene eingerichtet werden.

### Empfehlung 2

Artikel 5

<i>von der Kommission vorgeschlagener Text</i>	<i>Änderung durch den AdR</i>
Die Mitgliedstaaten benennen eine oder mehrere Untersuchungsorgane, die im Auftrag der Aufsichtsbehörde Bewertungen, Prüfungen und Inspektionen durchführen. Diese Aufgaben können von der Aufsichtsbehörde selbst wahrgenommen werden. Die Untersuchungsorgane erfüllen die	Die Mitgliedsstaaten <u>oder die Regionen</u> benennen eine oder mehrere Untersuchungsorgane, die im Auftrag der Aufsichtsbehörde Bewertungen, Prüfungen und Inspektionen durchführen. Diese Aufgaben können <u>vorzugsweise</u> von der Aufsichtsbehörde selbst wahrgenommen

harmonisierten Normen über die Arbeitsweise von Konformitätsbewertungsstellen (EN 45000). Mit dem Tunnelmanagement befasste Organisationen können nicht als Untersuchungsorgan zugelassen werden.	werden. Die Untersuchungsorgane erfüllen die harmonisierten Normen über die Arbeitsweise von Konformitätsbewertungsstellen (EN 45000). Mit dem Tunnelmanagement befasste Organisationen können nicht als Untersuchungsorgan zugelassen werden.
---	--

### Empfehlung 3

Artikel 6 und 7

Der Ausschuss der Regionen empfiehlt mit Bezug auf Artikel 6 und 7, dass diese weniger detailliert beschrieben werden, damit die Umsetzung der Sicherheitsmaßnahmen den Mitgliedsstaaten bzw. Regionen aufgrund der bereits bestehenden Organisation überlassen wird.

### Empfehlung 4

Artikel 11 Absatz 7

Der Ausschuss der Regionen empfiehlt mit Bezug auf Artikel 11 Absatz 7, dass **die vorgesehene Anpassungsfrist von bereits bestehenden Tunnels auch die jeweilige Tunnelklasse berücksichtigt, d.h. dass die Anpassung zuerst mit der ersten Klasse und nachfolgend für die anderen Klassen erfolgt.**

### Empfehlung 5

Artikel 13 Absatz 1

<i>von der Kommission vorgeschlagener Text</i>	<i>Änderung durch den AdR</i>
<b>Risikoanalyse</b>  Risikoanalysen werden auf Anforderung und unter der Zuständigkeit der Aufsichtsbehörde von einer unabhängigen Stelle durchgeführt. ...	<b>Risikoanalyse</b>  Risikoanalysen werden auf Anforderung und unter der Zuständigkeit der Aufsichtsbehörde <del>von einer unabhängigen Stelle</del> durchgeführt. ...

### Begründung

Es muss im allgemeinen Aufgabe des Betreibers (Tunnelmanagers) sein, die Risikoanalyse zu erstellen.

### Empfehlung 6

Artikel 14 Titel und Absatz 1

<i>von der Kommission vorgeschlagener Text</i>	<i>Änderung durch den AdR</i>
--	-------------------------------

<p><b>Ausnahmen für innovative Technik</b></p> <p>Die Aufsichtsbehörde kann auf einen ordnungsgemäß dokumentierten Antrag des Tunnelmanagers Ausnahmen von den Vorschriften dieser Richtlinie gewähren, um die Verwendung innovativer Sicherheitseinrichtungen oder Sicherheitsverfahren zu ermöglichen, die im Vergleich zur heutigen Technologie, die den Vorschriften dieser Richtlinie zugrunde liegt, einen besseren Schutz bieten.</p>	<p><b>Ausnahmen für innovative Technik</b></p> <p>Die Aufsichtsbehörde kann auf einen ordnungsgemäß dokumentierten Antrag des Tunnelmanagers Ausnahmen von den Vorschriften dieser Richtlinie gewähren, um die Verwendung <u>innovativer gleichwertiger oder verbesserter</u> Sicherheitseinrichtungen oder Sicherheitsverfahren zu ermöglichen <del>die im Vergleich zur heutigen Technologie, die den Vorschriften dieser Richtlinie zugrunde liegt,</del> einen besseren Schutz bieten.</p>
--	--

### Begründung

Die Möglichkeit der Ausnahmen sollte auch für gleichwertige oder verbesserte Sicherheitsmaßnahmen offen bleiben.

### Empfehlung 7

Anhang 1 Punkt 1.2.1

<i>von der Kommission vorgeschlagener Text</i>	<i>Änderung durch den AdR</i>
<p>In der Planungs- bzw. Auslegungsphase eines Tunnels ist eine 15-Jahres-Prognose des Verkehrsaufkommens zu erstellen. Wenn diese Prognose zeigt, dass der Verkehr 9000 Fahrzeuge je Tag und Fahrstreifen überschreiten wird, ist vorzusehen, dass zu dem Zeitpunkt, an dem dieser Wert überschritten wird, ein Richtungsverkehrstunnel vorhanden ist.</p>	<p>In der Planungs- bzw. Auslegungsphase eines Tunnels ist eine 15-Jahres-Prognose des Verkehrsaufkommens zu erstellen. Wenn diese Prognose zeigt, dass der Verkehr <u>9000</u> <del>12000</del> Fahrzeuge je Tag und Fahrstreifen überschreiten wird, ist vorzusehen, dass zu dem Zeitpunkt, an dem dieser Wert überschritten wird, ein Richtungsverkehrstunnel vorhanden ist.</p>

### Empfehlung 8

Anhang 1 Punkt 1.4.2

<i>von der Kommission vorgeschlagener Text</i>	<i>Änderung durch den AdR</i>
<p>In Längsrichtung wirkende Lüftung ist in Gegenverkehrstunneln nur dort anzuwenden, wo die Fahrzeuge den Tunnel unter normalen Verkehrsbedingungen in der Richtung des Rauchs verlassen können.</p>	<p>In Längsrichtung wirkende Lüftung ist in Gegenverkehrstunneln nur dort anzuwenden, <del>wo die Fahrzeuge den Tunnel unter normalen Verkehrsbedingungen in der Richtung des Rauchs verlassen können</del> <u>wo spezielle Berechnungen den Nachweis erbracht haben,</u> dass die Verrauchung mit den geplanten</p>

	<u>Längslüftungsanlagen zumindest über die Phase der Entfluchtung und Rettung beherrschbar ist.</u>
--	---

### Empfehlung 9

Anhang 1 Punkt 1.6

<i>von der Kommission vorgeschlagener Text</i>	<i>Änderung durch den AdR</i>
Der Abstand zwischen den Ausweichbuchten darf 1000 m nicht überschreiten. Die Aufsichtsbehörde kann kürzere Abstände vorschreiben, wenn dies in einer Risikoanalyse für notwendig befunden wurde.	Der Abstand zwischen den Ausweichbuchten darf 1000 m nicht überschreiten. Die Aufsichtsbehörde kann kürzere Abstände vorschreiben, wenn dies in einer Risikoanalyse für notwendig befunden wurde. <u>Bei Vorhandensein eines Standstreifens im Tunnel kann auf die Ausweichbuchten verzichtet werden.</u>

### Empfehlung 10

Anhang 1 Punkt 1.7.7

<i>von der Kommission vorgeschlagener Text</i>	<i>Änderung durch den AdR</i>
Die Ausbreitung von Rauch oder Gasen von einer Tunnelröhre in die andere ist durch geeignete Mittel wie Türen oder Überdruckschwellen zu verhindern.	Die Ausbreitung von <u>Feuer Rauch</u> -oder Gasen von einer Tunnelröhre in die andere muss <del>ist</del> durch geeignete Mittel wie Türen oder Überdruckschwellen verhindert werden. <del>zu verhindern.</del>

### Empfehlung 11

Anhang 1 Punkt 1.8

<i>von der Kommission vorgeschlagener Text</i>	<i>Änderung durch den AdR</i>
Längsgefälle von mehr als 5% sollen wegen des damit verbundenen erhöhten Gefahrenpotenzials nicht zugelassen werden.	Längsgefälle von mehr als <del>5%</del> <u>6%</u> sollen wegen des damit verbundenen erhöhten Gefahrenpotentials nicht zugelassen werden, <u>außer wenn aufgrund der geografischen Gegebenheiten keine andere Lösung möglich ist.</u>

## Empfehlung 12

Anhang 1 Punkt 1.11.

<i>von der Kommission vorgeschlagener Text</i>	<i>Änderung durch den AdR</i>
<p>1.11.1 Die Tunnel sollen wie folgt ausgerüstet sein:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Anzeige der Fluchtwege durch beleuchtete Zeichen mindestens alle 100 m und durch Hinweisschilder alle 25 m, 1.1 - 1.5 m über dem Niveau der Fluchtwege, und durch beleuchtete Zeichen und Hinweisschilder über Rettungsnischen und Feuerlöschgeräten;</li> <li>• systematisch angebrachte Feuerlöscher in den Tunneln, mindestens alle 150 m, und an den Tunneleingängen, außerdem mindestens alle 150 m Wasseranschlüsse für die Feuerwehr;</li> <li>• Rundfunk-Sendeanlagen mit Sonderfrequenzen für Ereignisdienste. Tunnelmanager und Ereignisdienste sollen in der Lage sein, Rundfunksendungen für dringende Mitteilungen zu unterbrechen;</li>   <li>• in Tunneln von über 1.000 m Länge Video-Beobachtungssysteme mit automatischer Störungsmeldung;</li> </ul>	<p>1.11.1 Die Tunnel sollen wie folgt ausgerüstet sein:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Anzeige der Fluchtwege durch beleuchtete Zeichen mindestens alle 100 m und durch Hinweisschilder alle <u>25 50 m, 1.1—1.5—2 m</u> über dem Niveau der Fluchtwege, und durch beleuchtete Zeichen und Hinweisschilder über Rettungsnischen und Feuerlöschgeräten;</li> <li>• <u>Beleuchtete Bodenmarkierungen mit Kleinspannung zwischen Fahrbahn und Gehsteig;</u></li> <li>• <u>Verkehrsampeln zur Unterbrechung der Zufahrt in den Tunnel, nicht nur an den Portalen sondern auch in einem gewissen Abstand vor den Portalen;</u></li> <li>• <code>ont size="3" face="Times New Roman"&gt;</code><u>Automatische Störungsmeldung durch (verschiedene Möglichkeiten);</u></li> <li>• <u>Überschreiten der Alarmschwelle für CO-Konzentration</u></li>   <li>• <u>Überschreiten der Alarmschwelle für Trübheit</u></li> <li>• <u>Brandmeldekabel</u></li> <li>• <u>händisches Betätigen der Nottaste</u></li> <li>• systematisch angebrachte Feuerlöscher in den Tunneln, mindestens alle <del>150</del> 200 m, und an den Tunneleingängen, außerdem mindestens alle 150 m Wasseranschlüsse für die Feuerwehr;</li> <li>• Rundfunk-Sendeanlagen mit Sonderfrequenzen für Ereignisdienste. Tunnelmanager und Ereignisdienste sollen in der Lage sein, Rundfunksendungen für dringende Mitteilungen zu unterbrechen;</li> <li>• in Tunneln von über <del>1-000</del> <u>5000</u> m Länge Video-Beobachtungssysteme mit automatischer Störungsmeldung;</li> </ul>

### Empfehlung 13

Anhang 1 Punkt 1.11.2

Der Ausschuss der Regionen empfiehlt mit Bezug auf Anhang 1 Punkt 1.11.2, dass **Rettungsflächen für Einsatzfahrzeuge und Hubschrauber bei den Tunnelportalen für Tunnels der I., II. und III. Klasse** vorgesehen werden.

### Empfehlung 14

Anhang 1 Punkt 1.13

<i>von der Kommission vorgeschlagener Text</i>	<i>Änderung durch den AdR</i>
Die Aufsichtsbehörde entscheidet, ob bestimmte Tunnel (z.B. mit hohem Verkehrsaufkommen und/oder besonderem Sicherheitsbedarf) eigene Leitstände benötigen. Je nach den Umständen kann bei laufender Übermittlung von Betriebsdaten und Videosignalen die Überwachung mehrerer Tunnel in einer gemeinsamen Betriebszentrale zusammengefasst werden.	Die Aufsichtsbehörde entscheidet, ob bestimmte Tunnel (z. B. mit hohem Verkehrsaufkommen und/oder besonderem Sicherheitsbedarf) eigene Leitstände benötigen. Je nach den Umständen kann bei laufender Übermittlung von Betriebsdaten <del>und Videosignalen</del> die Überwachung mehrerer Tunnel in einer gemeinsamen Betriebszentrale zusammengefasst werden.

### Empfehlung 15

Anhang 1 Punkt 1.14

<i>von der Kommission vorgeschlagener Text</i>	<i>Änderung durch den AdR</i>
Bei Tunneln, in denen der Gefahrgütertransport zugelassen ist, soll es möglich sein, brennbare Flüssigkeiten durch im Tunnelprofil vorhandene und entsprechend ausgelegte Abflusskanäle abzuleiten.	Bei Tunneln, in denen der Gefahrgütertransport zugelassen ist, soll es möglich sein, brennbare Flüssigkeiten durch im Tunnelprofil vorhandene und entsprechend ausgelegte Abflusskanäle abzuleiten, <u>die zusätzlich mit Siphonsperren (hydraulische Puffer) ausgestattet sind, die im Brandfall die Ausbreitung des Feuers unterbinden.</u>

### Empfehlung 16

Anhang 1 Punkt 2.2

Der Ausschuss der Regionen empfiehlt mit Bezug auf Anhang 1 Punkt 2.2, dass der Sicherheitsbeauftragte bei Tunneln mit mehr als 1 km Länge sowohl einen **Alarmplan**

erstellt als auch diesen im Laufe von regelmäßigen (alle 5 Jahre) Übungen mit den Einsatzkräften getestet und wo notwendig ausbessert;

### Empfehlung 17

Anhang 1 Punkt 2.5.1

<i>von der Kommission vorgeschlagener Text</i>	<i>Änderung durch den AdR</i>
Für alle Tunnel muss eine einheitliche Leitstelle bestehen, die jederzeit volle Kontrolle ausübt. Dies gilt besonders für Tunnel mit Ein- und Ausgängen in verschiedenen Mitgliedstaaten.	Für alle Tunnel <u>der Klasse I und II</u> muss <u>einheitliche Leitstelle eine Anlaufstelle</u> bestehen, <del>die jederzeit volle Kontrolle ausübt</del> <u>wo alle Störmeldungen auflaufen</u> . Dies gilt besonders für Tunnel mit Ein- und <u>Ausgängenfahrten</u> in verschiedenen Mitgliedsstaaten.

### Empfehlung 18

Anhang 1 Punkt 3.2

<i>von der Kommission vorgeschlagener Text</i>	<i>Änderung durch den AdR</i>
Bei Lastkraftwagen mit Zusatztanks, d.h. mit Kraftstoffbehältern, die auf dem Anhänger montiert sind oder sonstigen, nicht ständig mit der Kraftstoffzuleitung zum Fahrzeugmotor verbundenen Tanks hat die Tunnelleitung zu prüfen, dass diese Behälter bei der Einfahrt in der Tunnel leer sind. Diese Bestimmung gilt nicht für tragbare Kanister.	<del>Bei Lastkraftwagen mit Zusatztanks, d.h. mit Kraftstoffbehältern, die auf dem Anhänger montiert sind oder sonstigen, nicht ständig mit der Kraftstoffzuleitung zum Fahrzeugmotor verbundenen Tanks hat die Tunnelleitung zu prüfen, dass diese Behälter bei der Einfahrt in der Tunnel leer sind. Diese Bestimmung gilt nicht für tragbare Kanister.</del>

### Begründung

Dieser Punkt erscheint überflüssig und sollte gestrichen werden.

### Empfehlung 19

Anhang 1 Punkt 4.2.1

<i>von der Kommission vorgeschlagener Text</i>	<i>Änderung durch den AdR</i>
Die Tunnel sollen so ausgerüstet sein, dass die an Bord der Fahrzeuge vorhandenen Kommunikationseinrichtungen (Autoradio, Navigations- und Positionssysteme sowie Mobiltelefone) im Tunnel weiter funktionieren.	Die Tunnel sollen so ausgerüstet sein, dass die an Bord der Fahrzeuge vorhandenen Kommunikationseinrichtungen (Autoradio, <del>Navigations- und Positionssysteme</del> sowie Mobiltelefone) im Tunnel weiter funktionieren.

## Begründung

Der Betrieb von Navigations- und Positionssystemen in Tunneln erscheint nicht wesentlich.

## Empfehlung 20

Anhang 1 Punkt 4.2.2

<i>von der Kommission vorgeschlagener Text</i>	<i>Änderung durch den AdR</i>
Wenn ein Straßennutzer aus einem Tunnel mit seinem Mobiltelefon die Notrufnummer 112 anruft, soll die Information sofort dem Tunnelbetreiber und den Ereignisdiensten zugehen.	Wenn ein Straßennutzer aus einem Tunnel mit seinem Mobiltelefon die <u>vorgesehene</u> Notrufnummer <del>112</del> -anruft, soll die Information sofort <del>dem Tunnelbetreiber und den Ereignisdiensten</del> <u>zu der von der Aufsichtsbehörde bestimmten Anlaufstelle</u> zugehen.

## Empfehlung 21

Anhang 2 Punkt 1., 2. Absatz

<i>von der Kommission vorgeschlagener Text</i>	<i>Änderung durch den AdR</i>
Die für ein Tunnelprojekt verantwortliche Person hat während der Bauplanung den Sicherheitsbeauftragten hinzuzuziehen. Nach Erhalt einer positiven Stellungnahme des Sicherheitsbeauftragten unterbreitet der Tunnelmanager den Bauplan der Aufsichtsbehörde zur Genehmigung.	Die für ein Tunnelprojekt verantwortliche Person hat während der Bauplanung den Sicherheitsbeauftragten hinzuzuziehen. Nach Erhalt einer positiven Stellungnahme des Sicherheitsbeauftragten unterbreitet <del>der Tunnelmanager</del> <u>die für das Projekt verantwortliche Person</u> den Bauplan der Aufsichtsbehörde zur Genehmigung.

## Empfehlung 22

Anhang 2, Punkt 2, 1. und 3. Absatz

<i>von der Kommission vorgeschlagener Text</i>	<i>Änderung durch den AdR</i>
<ul style="list-style-type: none"><li>Der Tunnelmanager unterhält jederzeit eine vollständige Sicherheitsdokumentation für jeden der unter seine Zuständigkeit fallenden Tunnel. ...</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>Der Tunnelmanager <u>oder die für das Projekt verantwortliche Person</u> unterhält jederzeit eine vollständige Sicherheitsdokumentation für jeden der unter seine Zuständigkeit fallenden Tunnel. ...</li></ul>

<ul style="list-style-type: none"> <li>• Die Sicherheitsdokumentation .....</li> <li>• Für einen in der Planung befindlichen Tunnel umfasst die Sicherheitsdokumentation: <ul style="list-style-type: none"> <li>- eine Beschreibung des geplanten Bauwerks und seiner Zufahrten, zusammen mit den für das Verständnis des Bauplans und der erwarteten Betriebsregelungen erforderlichen Plänen;</li> <li>- .....</li> </ul> </li> </ul>	<p>Tunnel. ...</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Die Sicherheitsdokumentation .....</li> <li>• Für einen in der Planung befindlichen Tunnel umfasst die Sicherheitsdokumentation: <ul style="list-style-type: none"> <li>- eine Beschreibung des geplanten Bauwerks und seiner Zufahrten, zusammen mit den für das Verständnis des Bauplans und der <del>erwarteten</del> <u>vorgesehenen</u> Betriebsregelungen erforderlichen Plänen;</li> <li>- .....</li> </ul> </li> </ul>
--	--

### Empfehlung 23

Anhang 2, Punkt 3, 3. Absatz

<i>von der Kommission vorgeschlagener Text</i>	<i>Änderung durch den AdR</i>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Für diesen Zweck hat der Tunnelmanager eine vollständige Sicherheitsdokumentation zu erstellen. Diese Dokumentation soll enthalten:</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Für diesen Zweck hat der Tunnelmanager <u>oder die für das Projekt verantwortliche Person</u> eine vollständige Sicherheitsdokumentation zu erstellen. Diese Dokumentation soll enthalten:</li> </ul>

### Empfehlung 24

Anhang 2, Punkt 3, 4. Absatz

<i>von der Kommission vorgeschlagener Text</i>	<i>Änderung durch den AdR</i>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Der Tunnelmanager übermittelt diese Sicherheitsdokumentation dem Sicherheitsbeauftragten, der zur Frage der Eröffnung des Tunnels für den allgemeinen Verkehr Stellung nimmt.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Der Tunnelmanager <u>oder die für das Projekt verantwortliche Person</u> übermittelt diese Sicherheitsdokumentation dem Sicherheitsbeauftragten, der zur Frage der Eröffnung des Tunnels für den</li> </ul>

	allgemeinen Verkehr Stellung nimmt.
--	-------------------------------------

### Empfehlung 25

Anhang 2, Punkt 3, 5. Absatz

<i>von der Kommission vorgeschlagener Text</i>	<i>Änderung durch den AdR</i>
<ul style="list-style-type: none"> <li>Nach Erhalt einer positiven Stellungnahme des Sicherheitsbeauftragten leitet der Tunnelmanager die Sicherheitsdokumentation an die Aufsichtsbehörde weiter, die beschließen kann, die zuständigen technischen Kontrollgremien einzuschalten. Nach Erhalt der Stellungnahme dieser Kontrollgremien entscheidet die Aufsichtsbehörde, ob sie die Eröffnung des Tunnels für den allgemeinen Verkehr genehmigt, mit einschränkenden Auflagen genehmigt oder nicht genehmigt, und teilt dies dem Tunnelmanager mit. Kopien dieser Entscheidung werden den Ereignisdiensten zugesandt.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Nach Erhalt einer positiven Stellungnahme des Sicherheitsbeauftragten leitet der Tunnelmanager <u>oder die für das Projekt verantwortliche Person</u> die Sicherheitsdokumentation an die Aufsichtsbehörde weiter, die beschließen kann, die zuständigen technischen Kontrollgremien einzuschalten. Nach Erhalt der Stellungnahme dieser Kontrollgremien entscheidet die Aufsichtsbehörde, ob sie die Eröffnung des Tunnels für den allgemeinen Verkehr genehmigt, mit einschränkenden Auflagen genehmigt oder nicht genehmigt, und teilt dies dem Tunnelmanager <u>oder die für das Projekt verantwortliche Person</u> mit. Kopien dieser Entscheidung werden den Ereignisdiensten zugesandt.</li> </ul>

### Empfehlung 26

Anhang 2 Punkt 5

<i>von der Kommission vorgeschlagener Text</i>	<i>Änderung durch den AdR</i>
<p>Wenigstens einmal jährlich veranstaltet der Tunnelmanager in Zusammenarbeit mit dem Sicherheitsbeauftragten periodische Übungen für das Tunnelpersonal und die Ereignisdienste. Diese Übungen sollten</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>....</li> </ul>	<p>Wenigstens <del>einmal jährlich</del> <u>alle 5 Jahre</u> sowie <u>bei der Inbetriebnahme und nachdem die Sicherheitsdokumentation aufgrund von Änderungen erneuert worden ist</u>, veranstaltet der Tunnelmanager in Zusammenarbeit mit dem Sicherheitsbeauftragten periodische Übungen für das Tunnelpersonal und die Ereignisdienste. Diese Übungen sollten</p>

	• ....
--	--------

## **Empfehlung 27**

### Anhang 3

Der Ausschuss der Regionen empfiehlt mit Bezug auf Anhang 3, dass die Verkehrszeichen generell leicht erfassbar und selbsterklärend sein sollen; sie müssen jedenfalls europaweit einheitlich vereinbart sein und sollten den Tunnel nicht überhäufen.

Brüssel, den 3. Juli 2003

Der Präsident  
des Ausschusses der Regionen

Der Generalsekretär  
des Ausschusses der Regionen

Albert BORE

Vincenzo FALCONE

---

<sup>1</sup> Weißbuch der Kommission vom 12. September 2001: "Die europäische Verkehrspolitik bis 2010: Weichenstellungen für die Zukunft", KOM(2001) 370.

<sup>2</sup> ABl. L 228 vom 9.9.1996, S. 1, geändert durch die Entscheidung Nr. 1346/2001/EG, ABl. L 185 vom 6.7.2001, S. 1.

<sup>3</sup> ABl. C 293 vom 13.10.1999, S. 9.

<sup>4</sup> ABl. C 192 vom 12.8.2002, S. 8.

<sup>5</sup> ABl. C 278 vom 14.11.2002, S. 7.

--

CdR 93/2003 fin (FR/DE) NS/K-HK/K-NS/K/ue

CdR 93/2003 fin (FR/DE) NS/K-HK/K-NS/K/ue