



REPUBLIK ÖSTERREICH
DER BUNDESMINISTER FÜR
ÖFFENTLICHE WIRTSCHAFT UND VERKEHR
MAG. VIKTOR KLIMA

A-1030 Wien, Radetzkystraße 2
Tel. (0222) 711 62-9100
Teletex (232) 3221155
Telex 61 3221155
Telefax (0222) 713 78 76
DVR: 009 02 04

Pr.Zl. 17.064/4-4/1995

ANFRAGEBEANTWORTUNG
betreffend die schriftliche Anfrage der Abg.
Strobl und Genossen vom 24.2.1995, Zl. 631/J-NR/1995,
"Transitentwicklung"

XIX. GP.-NR
628 /AB
1995 -04- 27

zu

631

10

└ Ihre Fragen darf ich wie folgt beantworten: ┐

Zu Frage 1:

"Ist es richtig, daß seit dem 1.1.1995 (über Auftrag des Bundesministerium für öffentliche Wirtschaft und Verkehr) keine Aufzeichnungen über den ein- und ausreisenden Transitverkehr mehr geführt werden?"

Das Bundesministerium für öffentliche Wirtschaft und Verkehr hat keinen Auftrag erteilt, die Erfassung des Transitverkehrs einzustellen. Vielmehr wurde auf Betreiben des ho. Ressorts im Zusammenhang mit dem Transitregime gemäß Protokoll Nr. 9 zum Beitrittsvertrag sichergestellt, daß rund 90 % des Straßengütertransitverkehrs durch Österreich an den österreichischen Grenzübertrittsstellen nach wie vor erfaßt werden (= ökopunktepflichtiger Transitverkehr).

Die bisherige Erhebungsform des Straßengütertransitverkehrs nach dem Straßen- und Schienenverkehrsstatistik-Gesetz wurde vom Bundesministerium für Finanzen aufgrund der EU-Richtlinie 78/546/EWG idF der Richtlinie 89/462/EWG zur Erfassung des Güterkraftverkehrs im Rahmen einer Regionalstatistik geändert. Nunmehr müssen alle Fahrten (grenzüberschreitende wie innerstaatliche), die mit einem in einem EU-Mitgliedsstaat zugelassenen Zugfahrzeug durchgeführt wurden, vom Zulassungsstaat statistisch erfaßt, hochgerechnet und nach Brüssel gemeldet werden. Jene Fahrten, die mit Lkw aus Nicht-EU-Ländern erfolgen, werden derzeit nur dann erfaßt, wenn die Güter in einem EU-Mitgliedsstaat verzollt werden.

Zu Frage 2:

"Wie oft wurden in den Jahren 1992 und 1993 Gefahrgutkontrollen durchgeführt und mit welchem Ergebnis?"

- 2 -

Gefahrgutkontrollen im Inland werden in mittelbarer Bundesverwaltung durch die Länder durchgeführt, so daß diesen die Erhebung und Bekanntgabe von Daten zukommt.

Sobald mir diesbezügliche Informationen von den Ländern vorliegen, werde ich sie Ihnen übermitteln.

Daten über Häufigkeit und Ergebnisse der von der Bundesprüfanstalt für Kraftfahrzeuge durchgeführten Gefahrgutkontrollen können den beiliegenden Berichten entnommen werden.

Zu den Fragen 3 und 4:

"Wieviele Ökopunkte sind den einzelnen Ländern (lt. Transitvertrag) für das Jahr 1995 zugeteilt worden?"

Welche sonstigen Kontingente entfallen für das Jahr 1995 auf die einzelnen Mitgliedstaaten der EU bzw. auf Nicht-EU-Länder?"

Mit den einzelnen Mitgliedstaaten der Europäischen Union bestehen folgende bilaterale Kontingente bzw. wurde jeweils folgende Anzahl von Ökopunkten zugeteilt:

o BELGIEN:

Ö:

17.000Loco/Drittland
15.000Loco/Transit/Drittland
2.352.108Ökopunkte 1995
32CEMT-Genehmigungen

B:

17.000Loco/Drittland
177.009Ökopunkte 1995
32CEMT-Genehmigungen

- 3 -

o DEUTSCHLAND:

Ö: 250.000Loco/Transit/Drittland
 20.000davon können als Halbkarten
 ausgegeben werden
 85.000Einzelfahrtgenehmigungen in
 Form von Ökopunktkarten mit mar-
 kierten Ökopunkten (für Hin- und
 Rückfahrt BRD im Anschluß an Tran-
 sitfahrt)
 15.000Vor- und Nachlaufkontingent für
 den Kombiverkehr
 2.352.108Ökopunkte 1995
 32CEMT-Genehmigungen

D: 150.000Einzelfahrtgenehmigungen für
 den bilateralen und Drittlandverkehr
 20.000davon können als Halbkarten
 ausgegeben werden
 185.000Einzelfahrtgenehmigungen in
 Form von Ökopunktkarten mit mar-
 kierten Ökopunkten (für Hin- und
 Rückfahrt BRD im Anschluß an Tran-
 sitfahrt)
 15.000Vor- und Nachlaufkontingent für
 den Kombiverkehr
 5.255.817Ökopunkte 1995
 32CEMT-Genehmigungen

Belohnungskontingent: 2 : 1

o DÄNEMARK:

Ö: 24.000Loco/Transit/Drittland
 2.352.108Ökopunkte 1995
 32CEMT-Genehmigungen

DK: 5.500 Loco/Drittland
 441.162Ökopunkte 1995
 32CEMT-Genehmigungen

- 4 -

o FINNLAND:

Ö: 3.000 Loco/Transit/Drittland
2.352.108 Ökopunkte 1995
32 CEMT-Genehmigungen

FIN: 600 Loco/Drittland
50.371 Ökopunkte 1995
32 CEMT-Genehmigungen

o FRANKREICH:

Ö: 14.000 Loco/Drittland, davon
100 Dauergenehmigungen = 2.500 Einzelgen.
2.500 Transit
2.352.108 Ökopunkte 1995
16 CEMT-Genehmigungen

F: 14.000 Loco/Drittland, davon
100 Dauer = 2.500 Einzelgen.
54.464 Ökopunkte 1995
16 CEMT-Genehmigungen

o GRIECHENLAND:

Ö: 26.250 Loco/Transit
5.250 Loco/Transit/Drittland
2.352.108 Ökopunkte 1995
16 CEMT-Genehmigungen

GR: 5.250 Loco/Drittland
659.020 Ökopunkte 1995
16 CEMT-Genehmigungen

o GROSSBRITANNIEN:

Ö: 11.000 Loco/Transit/Drittland
2.352.108 Ökopunkte 1995
32 CEMT-Genehmigungen

- 5 -

GB: 8.000Loco/Drittland
92.590Ökopunkte 1995
32CEMT-Genehmigungen

o ITALIEN:

Ö: 120.000Loco/Transit
40.000Loco
160.000Ökopunkte für Transit/Österreich
2.352.108Ökopunkte 1995
32CEMT-Genehmigungen

E: 40.000Loco
5.555.371Ökopunkte 1995
32CEMT-Genehmigungen

(Anmerkung: Geschäftsjahr mit Italien beginnt mit dem 10. 6. eines jeden Jahres)

o LUXEMBURG:

Ö: 4.500 Loco/Transit/Drittland
2.352.108Ökopunkte 1995
32CEMT-Genhemigungen

L: 2.500Loco/Drittland
54.464Ökopunkte 1995
32CEMT-Genhemigungen

o NIEDERLANDE:

Ö: 300Dauer Loco/Drittland (werden
größtenteils für 4 Monate ausgestellt)
90.000Einzelfahrtgenehmigung Transit
(Halbkarten)
2.352.108Ökopunkte 1995
32CEMT-Genehmigungen

- 6 -

N: 300Dauer Loco/Drittland (können bis zu einem Jahr ausgestellt werden)
1.345.271Ökopunkte 1995
32CEMT-Genehmigungen

o PORTUGAL:

Ö: 2.500 Loco/Transit/Drittland
2.352.108Ökopunkte 1995
16CEMT-Genehmigungen

P: 2.500 Loco/Drittland
4.375Ökopunkte 1995
16CEMT-Genehmigungen

o SCHWEDEN:

Ö: 6.000Loco/Transit/Drittland
2.352.108Ökopunkte 1995
32CEMT-Genehmigungen

S: 1.750Loco/Drittland
82.127Ökopunkte 1995
32CEMT-Genehmigungen

o SPANIEN:

Ö: 3.150Loco/Transit
350Loco/Transit/Drittland
2.352.108Ökopunkte 1995
32CEMT-Genehmigungen

E: 2.550Loco
350Loco/Drittland
13.071Ökopunkte 1995
32CEMT-Genehmigungen

Mit den EFTA-Staaten bestehen folgende bilaterale Kontingente (auf reziproker Basis):

o FÜRSTENTUM LIECHTENSTEIN: keine Kontingentvereinbarung

- 7 -

o ISLAND:

Ö: 500Loco/Transit/Drittland
0CEMT-Genehmigungen

IS: 500Loco/Transit
0CEMT-Genehmigungen

o NORWEGEN:

Ö: 3.000Loco/Transit
2.352.108Ökopunkte 1995
32CEMT-Genehmigungen

N: 1.000Loco
52.112Ökopunkte 1995
32CEMT-Genehmigungen

- o SCHWEIZ: dzt. noch keine Kontingentvereinbarung, jedoch Vorgangsweise gem. der Erklärung Nr. 21 des Protokoll Nr. 9 des Beitrittsvertrages (keine Besserstellung von Frächtern dritter Staaten gegenüber EU-Frachtern im Transit durch Österreich)

Mit Nicht-EU-Staaten bestehen folgende bilaterale Kontingente:

o ALBANIEN:

1.000 Loco/Transit

o BULGARIEN:

13.000 Loco/Transit
2.000 Loco/Transit/Drittland
32 CEMT-Genehmigungen

o IRAN:

4.000 Loco/Transit/Drittland

Belohnungskontingent: 1 : 2 (nur für iranische Frächter)

- 8 -

o JUGOSLAWIEN (REST-) SERBIEN/MONTENEGRO:

derzeit keine Kontingentvereinbarung (UNO-Boycott)

o KROATIEN:

12.000

Standard

Belohnungskontingent: 2 : 1

o MAKEDONIEN:

1.500

vorläufig im September 1994 ausgetauscht; Festlegung der endgültigen Kontingente im Laufe 1995

o POLEN:

3.400

Loco/Transit/Drittland

2.200

L/T/D für lärm- und abgasgeregelte Lkw

2.900

Loco

32

CEMT-Genehmigungen

Belohnungskontingent:

1 : 2 (nur für Loco)

1 : 1 (für lärm- und abgasgeregelte LKW)

o RUMÄNIEN:

2.700

Loco/Transit

1.300

Loco/Transit/Drittland

32

CEMT-Genehmigungen

o SLOWAKEI:

4.100

Loco/Transit/Drittland

- 9 -

630	Loco/Drittland (nicht für Beförd. von Rund- und Schnittholz)
45	Dauer (Jahreskarten)
6	Dauer Bratislava-Wien (Jahreskarten)
400	Einzelfahrtgenehmigungen Bratislava - Wien
1.450	Grenzzonen-Genehmigungen
32	CEMT-Genehmigungen

o SLOWENIEN:

Ö:	21.000Loco/Transit/Drittland
	6.000Koper-Genehmigungen für österr. Lkw
	9.500Grenzzonen-Genehmigungen
	32CEMT-Genehmigungen
SLO:	21.000Loco/Transit/Drittland
	2.000L/T/D als Kompensation für Hafen-Gen. für SLO-Lkw
	9.500Grenzzonen-Genehmigungen
	32CEMT-Genehmigungen

Belohnungskontingent: 2 : 1

o TÜRKEI:

12.000	Loco/Transit
3.000	Loco/Transit/Drittland
16	CEMT-Genehmigungen

Belohnungskontingent: 1 : 2 für türkische Frächter; besondere Voraussetzung: wenn in drei Monaten mehr als 3000 Rundläufe getätigt werden, dann gibt es eine Extrabonus von 750 Genehmigungen; Ö partizipiert in Form von Extra Drittlandgenehmigungen.

o TSCHECHIEN:

8.900	Loco/Transit/Drittland
1.400	Loco/Drittland (nicht für Beförd. von Rund- und Schnittholz)
130	Dauer (Jahreskarten)

- 10 -

40	Dauergenehmigung für die Grenzzone
6.000	Grenzzonen-Genehmigungen
2.000	Genehmigungen für den Vor- und
	Nachlauf zum Kombinierten Verkehr
32	CEMT-Genehmigungen

Belohnungskontingent: 1 : 2

o UNGARN:

22.000	Loco/Transit
6.000	Loco/Drittland
3.500	Loco
30	Dauer für Heizöl, Bitumen, Sand,
	Schotter, Kies und Holz (15 davon
	Jahreskarten, 15 auf 2 Monate gesplit-
	tet)
4.000	Grenzzonen
1.000	Umsattelgenehmigungen
1.000	Truckinggenehmigungen
4.000	YU - Umwegverkehr (davon sollen
	2.000 für Österreich in
	"Standardgenehmigungen" umgewan-
	delt werden)
900	ÖMV-Genehmigungen
500	Chemie-Linz-Genehmigungen
32	CEMT-Genehmigungen

Belohnungsgenehmigungen: 2 : 1

Zu den Fragen 5 und 6:

"Welche konkreten Maßnahmen zur Umsetzung der Kostenwahrheit im Transitverkehr wurden seit Inkrafttreten des Transitvertrages bzw. seit dessen Überleitung in den Beitrittsvertrag gesetzt?"

Welche Überlegungen zur Umsetzung der Kostenwahrheit im Transitverkehr werden künftig in Österreich bzw. durch Österreich in der EU gesetzt?"

Die Herstellung der Kostenwahrheit im Verkehr durch die schrittweise Anlastung aller Kosten (also auch der externen Kosten wie Unfallfolge- und Umweltkosten) an die Verursacher ist eines der prioritären Ziele der österreichischen Verkehrspolitik, das auch auf interna-

- 11 -

tionaler Ebene stets konsequent verfolgt wurde. So ist es Österreich bereits im Rahmen des Transitabkommens gelungen, dieses Ziel mittels einer entsprechenden Bestimmung, welche die stufenweise Einführung einer Lösung für die Belastung des Straßenverkehrs mit Abgaben vorsieht, die in einer ersten Phase auf die Anlastung der Wegekosten und in einer zweiten Phase auf die Anlastung auch der externen Kosten abzielt, auch auf Gemeinschaftsebene festzuschreiben.

Wie u.a. im Weißbuch der Österreichischen Bundesregierung festgehalten ist, wird sich Österreich im Sinne seiner verkehrspolitischen Grundsätze und Leitlinien auch weiterhin nicht nur auf nationaler, sondern auch auf europäischer Ebene für Maßnahmen einsetzen, mittels derer sichergestellt werden kann, daß die heute aufgrund der fehlenden Kostenwahrheit zu Lasten der umweltfreundlichen Verkehrsträger (Schiene, Schifffahrt) bestehenden Wettbewerbsverzerrungen ausgeschalten werden.

Österreich wird sich in diesem Sinne im Rahmen der Europäischen Union u.a. dafür einsetzen, daß die Ende 1993 in der EU beschlossene "Wegekostenrichtlinie", die die Kostenanlastung eng begrenzt und bedauerlicherweise keine Einbeziehung der externen Kosten des Verkehrs vorsieht, rasch weiterentwickelt wird.

Im Hinblick auf die Entwicklung gemeinsamer Strategien zur Internalisierung der externen Kosten des Verkehrs nicht nur mit den Mitgliedstaaten der EU, sondern auch mit der Schweiz hat das Bundesministerium für öffentliche Wirtschaft und Verkehr Ende 1993 gemeinsam mit dem Schweizer Verkehrs- und Energiewirtschaftsdepartement eine umfangreiche "Studie über die einzel- und gesamtwirtschaftliche Wegekostenrechnung für die Straße und die Schiene in Österreich und in der Schweiz" vergeben. Endgültige Ergebnisse dieser Untersuchung werden voraussichtlich Anfang nächsten Jahres vorliegen.

Zu Frage 7:

"Welche konkreten Pläne bestehen, um künftig eine Verwiegung von Lkws durchführen zu können?"

- 12 -

Die Vollziehung des Kraftfahrgesetzes erfolgt in mittelbarer Bundesverwaltung durch die Herren Landeshauptmänner. Daher fallen auch Fragen der Kontrolle und Verwiegung in die Zuständigkeit der Landeshauptmänner. Auf Anfrage wurde seitens der Länder folgendes mitgeteilt:

Burgenland:

Im Zuge der bevorstehenden Um- bzw. Neugestaltung der Grenzübergänge Nickelsdorf und Rattersdorf/Liebing werden auch Waagen (Gesamtgewichts- und Achslastwaagen) zur Verwiegung von Lkw's errichtet.

Kärnten:

Wie bisher werden durch die Exekutive weiter stichprobenartige Kontrollen mit Wiegeplatten und bei öffentlichen Brückenwaagen durchgeführt.

Niederösterreich:

An den niederösterreichischen Grenzübergängen erfolgt die Verwiegung wie bisher bei den Grenzzollämtern, wenn dies für die Zollabwicklung erforderlich ist. Um unabhängig von ortsfesten Brückenwaagen Verwiegungen vornehmen zu können, wurde der landeseigene Prüfzug mit 10 Wiegeplatten ausgestattet. Eine Ergänzung um zwei weitere Wiegeplatten wird erwogen. In nächster Zukunft wird in Niederösterreich die Kontrolle direkt an den Grenzübergängen verstärkt werden müssen. Mit dem landeseigenen mobilen Prüfzug und den mobilen Prüfzügen der Bundesprüfanstalt für Kraftfahrzeuge können aber auch im Landesinneren an geeigneten Plätzen Kontrollen durchgeführt werden.

Oberösterreich:

Laut Mitteilung der Finanzlandesdirektion für Oberösterreich werden von Organen der Zollwacheabteilungen/mobile Überwachungsgruppe im Rahmen der Grenzkontrolle spontane, kurzfristige Verwiegungen (Schwerpunktaktionen über einen Zeitraum von zirka einer Stunde) durchgeführt. Außerdem werden über Antrag des hiesigen Amtes an der Grenzstelle Suben von der Verkehrsabteilung des Landesgendarmeriekommandos für Oberösterreich,

- 13 -

Außenstelle Ried, täglich durchschnittlich während eines Zeitraumes von zwei Stunden Gewichtskontrollen durchgeführt. Eine weitergehende Verwiegung von Lkw's ist derzeit nicht vorgesehen.

Salzburg:

Kontrollen an Bundesgrenzen dürfen gemäß EU-Recht nur mehr stichprobenweise durchgeführt werden. Aus diesem Grund plant das Land Salzburg mit Hilfe des Bundes eine Kfz-Prüfstelle mit Wiegeeinrichtung im Zuge der A-10 (Rastplatz Golling). Diese Überprüfungsstelle soll 1996 errichtet werden. Konkrete Gespräche im Hinblick auf die Abstimmung mit den anderen Bundesländern haben am 22. März 1995 stattgefunden. In dieser Angelegenheit wurde eine Arbeitsgruppe eingerichtet. Außerdem werden an der Bundesgrenze Walserberg weiterhin stichprobenweise Verwiegunen durchgeführt.

Steiermark:

Die Grenzstellen Spielfeld und Bad Radkersburg sind mit je einer Brückenwaage ausgestattet. In Spielfeld werden auch künftighin sämtliche Lkw's bei der Einreise über adaptierte Waagen geführt und dabei gewogen. In Bad Radkersburg wird nur bei Verdacht gewogen.

Tirol:

Das Amt der Tiroler Landesregierung beabsichtigt, an der A 12 Inntal Autobahn im Raum Radfeld - Kundl pro Richtungsfahrbahn eine Kontrollstation zu errichten. Die Konzeption sieht vor, daß die Lkw über eine eigene Spur auf eine eigene Parkplatzdurchfahrt ausgeleitet werden, wobei dort durch eine in die Fahrbahn eingebaute dynamische Waage eine Selektion erfolgen soll. Gewichtsmäßig "verdächtige" Fahrzeuge sollen dann aus dem Verkehrsstrom herausgeleitet und zu einer statischen Waage geführt werden, damit auch praktisch alle anderen Kontrollen nach KFG und Gefahrgutüberprüfungen durchgeführt werden können.

Die Landesbaudirektion läßt derzeit dafür eine Projektstudie ausarbeiten und wird diese in den nächsten Wochen auch dem Bund vorlegen. Darüber hinaus ist beabsichtigt, sofort zwei leistungsfähige mobile Waagen anzuschaffen, damit die derzeitigen Kontrollen auch hin-

sichtlich der Gewichtserfassung im Binnenland effektiver durchgeführt werden können.

Diese mobilen Waagen gelangen dann sofort im Bereich der A 12 Inntal Autobahn und A 13 Brenner Autobahn zu Einsatz, sie sollen nach Vorhandensein der Kontrollstationen in Radfeld - Kundl verstärkt für den landesweiten mobilen Einsatz genutzt werden.

Die bestehenden Waagen an den Grenzen, d.h. also auch jene am Brenner und Kiefersfelden, werden im Rahmen der zulässigen Stichprobenkontrollen derzeit genutzt und sollen auch in der Zukunft neben den im Binnenland vorhandenen Kontrollstationen Verwendung finden.

Vorarlberg:

Es werden weiterhin stichprobenartige Verwiegunen an den Grenzen erfolgen. Für verstärkte Binnenkontrollen ist ein Konzept, insbesondere für die Errichtung der Infrastruktur in Ausarbeitung.

Wien:

Für die Verwiegung von Lkw's müssen keine konkreten Pläne gefaßt werden, da Gewichtskontrollen gemäß § 101 Abs. 7 KFG 1967 jederzeit möglich sind und auch tatsächlich durchgeführt werden. Die Verwiegunen werden im Bereich der Bundespolizeidirektion Wien mit Wiegeplatten (10 Stück), oder bei den gemeindeeigenen Brückenwaagen bzw. bei den Waagen Schnirchgasse-Zollamt so wie beim Fernheizwerk, vorgenommen.

Zu Frage 8:

"In welcher Form wird seit dem 1.1.1995 die von Österreich mitfinanzierte Waage betrieben?"

Es gibt zwei Waagen auf ausländischem Territorium, die von Österreich mitfinanziert wurden:

Salzburg:

Diese Waage wurde am Grenzübergang Walserberg-Autobahn nach Mitteilung des Amtes der Salzburger Landesregierung bis 1.1.1995 betrieben. Derzeit werden laut Angabe des Zollamtes Walserberg mit dieser Waage keine Verwiegunen durchgeführt, da die Waage

- 15 -

derzeit nicht geeicht ist. Die erforderliche Eichung fällt in die Kompetenz des deutschen Betreibers und wird in der Zeit vom 5. bis 7. April 1995 erfolgen. Nach der Eichung wird die Waage von den österreichischen Zollorganen, insbesondere in Richtung Österreich, für stichprobenweise Verwiegungen (stundenweise) weiter benützt.

Tirol:

Die Ausführungen des Amtes der Tiroler Landesregierung betreffen die Anlage am Zollamt Kiefersfelden/Bayern. Auf Beamtenebene wurde vereinbart, daß dort Stichprobenkontrollen weiterhin durchgeführt werden, wobei dies auch aus bayrischer Sicht von hohem Interesse ist (Gewichtsüberschreitungen verursachen hohe Schäden an der Fahrbahnoberfläche, durch Gewichtsüberschreitungen sollen keine Wettbewerbsvorteile entstehen). Die im Auftrag des deutschen Zolls tätige BAG verwiegt stichprobenartig, etwa 30 % der die Grenze passierenden Güterfahrzeuge bei der Einreise nach Österreich.

Zu Frage 9:

"Wie viele Verwiegungen sind seit dem 1.1.1995 erfolgt?"

Burgenland:

Seit 1.1.1995 sind ab Grenzübergang Klingenbach 19.900 (Jänner und Februar), am Grenzübergang Deutschkreuz 6.860 (bis 20. März) und am Grenzübergang Heiligenkreuz im Lafnitztal bis dato zirka 4.600 Verwiegungen von Lkw's erfolgt. Am Grenzübergang Schachdorf werden über die stichprobenweisen Abwaagen keine Aufzeichnungen geführt.

Kärnten:

Rund 250 bis Anfang März.

Niederösterreich:

Die Anzahl der Verwiegungen bei den Grenzzollämtern kann seitens des Amtes der Landesregierung nicht bekanntgegeben werden.

Oberösterreich:

Die Anzahl der durchgeführten Verwiegungen ist nach Mitteilung des Amtes der Landesregierung nicht feststellbar. Statistisch erfaßt ist die Anzahl derjenigen Verwiegungen, bei denen eine Überladung festgestellt werden konnte. Für den Zeitraum vom 1. Jänner 1995 bis 28. Februar 1995 waren dies insgesamt 418.

Salzburg:

Siehe Beantwortung der Frage 8 (mangels einer geeichten Waage konnten keine Verwiegungen durchgeführt werden).

Steiermark:

In Spielfeld wird jeder passierende Lkw verwogen. Genaue Zahlenangabe können seitens des Amtes der Landesregierung nicht gemacht werden. In Bad Radkersburg wurden 70 Lkw's verwogen.

Tirol:

Seit dem 1.1.1995 werden in Kiefersfelden 30 % des einreisenden Schwerverkehrs verwogen. Am Grenzübergang Brenner werden ca. 60 % der einreisenden Lkw's verwogen, wobei jedoch jeder Lkw über die Waage fahren muß, ohne daß der Lenker zunächst weiß, ob eine Verwiegung stattfindet, oder nicht.

Vorarlberg:

Vom 1.1.1995 bis zum 28.2.1995 wurden 206 Verwiegungen von der Gendarmerie und 35 von Zollwacheorganen vorgenommen.

Wien:

Seitens des Amtes der Wiener Landesregierung kann nicht angegeben werden, wieviele Verwiegungen seit dem 1.1.1995 erfolgt sind. Es wurden in diesem Zeitraum jedoch 230 Anzeigen erstattet.

- 17 -

Zu Frage 10:

"Wie wird mit Lkws verfahren, deren höchstzulässiges Gewicht überschritten wird?"

Bei Fahrzeugen, die in einem Mitgliedstaat der EU zugelassen sind, darf die 38-t-Grenze bis zu 5 % überschritten werden, ohne daß eine Strafe verhängt wird. Bei Fahrzeugen aus anderen Staaten wird eine Überschreitung bis zu 2 % toleriert, eine Gewichtsüberschreitung im Ausmaß von 3 bis 5 % ist mit Organmandat zu ahnden, bei einer Überschreitung um mehr als 5 % ist möglichst prohibitiv vorzugehen, wobei neben einer Anzeige an die Behörde auch das Abladen der Überlast in Betracht kommt. Bei Fahrzeugen mit ausländischen Kennzeichen kann überdies eine Zurückweisung an der Grenze erfolgen.

Zu Frage 11:

"Zu wie vielen Zurückweisungen ist es seit dem 1.1.1995 wegen überhöhten Gewichtes gekommen?"

Aufgrund der Stellungnahmen der Länder ergibt sich dazu folgendes Bild:

Burgenland:

Seit 1.1.1995 kam es am Grenzübergang Klingenbach zu 9 (Jänner und Februar), am Grenzübergang Deutschkreuz zu 1 (bis 20. März) und am Grenzübergang Heiligenkreuz im Lafnitztal bis dato zu 8 Zurückweisungen.

Kärnten:

Bis dato erfolgte keine Zurückweisung.

Niederösterreich:

Hinsichtlich der Anzahl der Zurückweisungen wegen überhöhten Gewichtes kann seitens des Amtes der Landesregierung keine Angabe gemacht werden.

Oberösterreich:

Es ist nur die Gesamtzahl der in Vollziehung des KFG 1967 durchgeführten Zurückweisun-

- 18 -

gen feststellbar und keine eigene Auswertung nach Gewichtsüberschreitung möglich. Für den Zeitraum vom 1. Jänner 1995 bis 28. Februar 1995 waren dies insgesamt 539 Fahrzeuge.

Salzburg:

Zirka 10 Zurückweisungen.

Steiermark:

In Spielfeld erfolgten 130 Zurückweisungen seit dem 1. Jänner 1995 und in Bad Radkersburg mußte kein Lkw zurückgewiesen werden.

Tirol:

Am Grenzübergang Brenner waren im Jänner 1995 90, im Feber 150 und im März 265 Zurückweisungen wegen Überladungen zu verzeichnen.

Am Grenzübergang Kiefersfelden wurden im Jänner 1995 139, im Feber 278 und im März 193 Schwerfahrzeuge wegen Überladung zurückgewiesen bzw. abgestellt.

Vorarlberg:

Über Zurückweisungen wegen überhöhten Gewichtes werden von Seiten der Gendarmerie keine Aufzeichnungen geführt. Von Zollwacheorganen erfolgten im Jänner und Februar 6 Zurückweisungen.

Wien:

Liegt an keiner Außengrenze.

Zu Frage 12:

"Welche konkreten Pläne bestehen, um in Zukunft eine Kontrolle von Gefahrgut und/oder von technischen Mängeln an Lkws vornehmen zu können?"

- 19 -

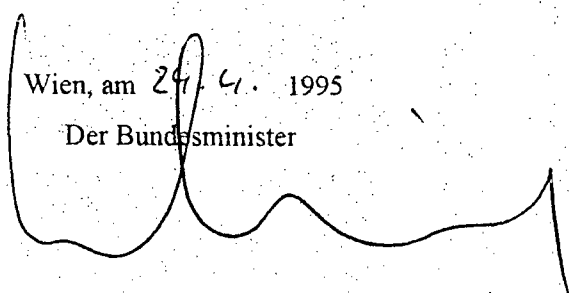
Im Zuge der Umsetzung der EU-Richtlinie über die Kontrolle des Gefahrgutverkehrs auf der Straße werden neue gesetzliche Bestimmungen geschaffen, aufgrund deren die bestehenden Regelungen (§ 26 ff GGSt) in folgender Hinsicht ergänzt werden:

- Es ist sicherzustellen, daß ein repräsentativer Anteil der Gefahrguttransporte auf der Straße den in der Richtlinie vorgesehenen Kontrollen unterzogen wird.
- Die Kontrollen sind einheitlich nach einer vorgegebenen Prüfliste durchzuführen, wobei zusätzliche Schwerpunktkontrollen nicht ausgeschlossen sind.
- Die Kontrollen haben soweit wie möglich einen ausgedehnten Teil des Straßennetzes zu erfassen.
- Die Kontrollorte müssen für eine risikolose Kontrolle und gegebenenfalls Stilllegung geeignet sein.
- Die Zulässigkeit der Entnahme von Proben des Transportgutes (insbesondere durch mobile Gefahrgutlabors) wird festgeschrieben.
- Neben den Straßenkontrollen können auch Kontrollen in den Unternehmen durchgeführt werden, die den Gefahrguttransport in Auftrag gegeben haben bzw. die gefährliche Güter gesammelt, zwischengelagert, verpackt oder verladen haben.
- Bei Verstößen besteht ein Stilllegungsrecht bzw. im Falle von Unternehmenskontrollen eine Stilllegungspflicht bis zur Herstellung des vorschriftsmäßigen Zustandes.
- Es werden wechselseitige behördliche Unterstützungsmaßnahmen bei Verstößen von Gebietsfremden festgelegt.
- Über die durchgeführten Kontrollen muß jährlich an die EU Bericht erstattet werden.

Zusammen mit der ADR-Rahmenrichtlinie und der vom Rat ebenfalls bereits abgenommenen Richtlinie über den Gefahrgutbeauftragten liegt somit ein Paket von Maßnahmen vor, von dessen Umsetzung eine weitere Verbesserung der Kontrollsituation erwartet werden kann.

Wien, am 27. 4. 1995

Der Bundesminister



9. MOBILE LADUNGSPRÜFUNG

Anhang 9/ 1

9.1 Zusammenfassung

832 umfassende Ladungskontrollen an 190 Einsatztagen wurden 1993 durchgeführt.

Die Kontrollen betrafen Transporte, die laut Ladungspapier Gefahrgut transportierten und/oder Verdachtsmomente verursachten.

Darüberhinaus wurden zusätzlich viele Fahrzeuge kontrolliert, die kein ADR-Gut transportierten (Lebensmittel, Gebrauchsgegenstände, etc.) und zahlenmäßig nicht dokumentiert wurden; ebenso sind die Routinekontrollen der Ausrüstung bzw. Ausstattung von Gefahrguttransporten unter Annahme der richtigen Kennzeichnung durch die KFZ-Sachverständigen nicht in diesen Zahlen enthalten.

Trotz des erhöhten Personalstandes im Bereich Chemie konnte aufgrund der Modifikation der Einsätze 1993, sowie der notwendigen Weiterbildung der 1992 aufgenommenen Mitarbeiter, nur eine relativ geringe Steigerung der umfassenden Ladungskontrollen gegenüber den Vorjahren erzielt werden.

Die Effizienz der Kontrollen ist gewährleistet durch das im Regelfall verwendete Organisationmodell:

Die Vorauswahl verdächtiger Transporte erfolgt an der Staatsgrenze durch speziell geschultes Personal des Zolls bzw. der Zollwache aufgrund sich ergebender Unstimmigkeiten bei Durchsicht der Zolldokumente. Es werden alle Transporte erfaßt.

Bei Binnenkontrollen bzw. auch zum Teil an der Staatsgrenze erfolgt die Vorauswahl durch speziell geschultes Personal der Gendarmerie aufgrund Kennzeichnung oder Verdachtsmomenten. Es wird nur ein Teil der Transporte erfaßt.

Nach der beschriebenen Vorauswahl wird der Chemiker der BPA mit sich ergebenden Problemfällen befaßt. Durch diese Organisation der Kontrolle wird der Chemiker von Routinefällen entlastet und gewinnt die benötigte Kapazität für besondere Problemfälle, Identifikation neuer Handelsnamen, etc.

Bei Zweifeln an der richtigen Klassifizierung der Ladung bzw. wenn undeklarierte Ladungen auf gefährliche Komponenten untersucht werden sollen, werden Proben gezogen und im (mobilen) Labor, zum Teil mit Röntgenfluoreszenz-Analyse und/oder Gaschromatographie-Massenspektroskopie analysiert und die Inhaltsstoffe unbekannter Substanzen festgestellt.

In der überwiegenden Zahl der Fälle genügt zur Kontrolle der richtigen Klassifizierung das Fachwissen des Chemie-Sachverständigen nach Bestimmung einzelner Kenngrößen wie zB. des Flammpunktes, der Ätzwirkung oder der Viskosität.

Die Gefahrguttransporte dürfen grundsätzlich erst nach Behebung der Mängel weiter fahren.

Nur mit einem derartigen Modell können viele, schwer erkennbare, Verstöße aufgedeckt werden. Dies wurde 1993 im Rahmen des aufeinander abgestimmten Gefahrgutkontrollversuchs der Länder Baden-Württemberg, Bayern, Oberösterreich, Salzburg, Tirol und Vorarlberg, unter Mitwirkung der BPA bei den Kontrollen in Tirol, mit unmittelbarer Vergleichsmöglichkeit der Ergebnisse und Vergleich der Entdeckungsrate un- oder verdeckt deklarerter Gefahrguttransporte belegt.

Die Systementwicklung der BPA und die österreichischen Standards werden auch in der EWG als vorbildlich angesehen:

Protokollauszug: 51.Tagung der ECE-ITC-Arbeitsgruppe WP.15 (ADR) Okt.1992 in Genf
"Auf Anfrage des belgischen Vertreters, ob in der EG-Verordnung auch an (mobile) Ladungskontrollen gedacht sei, erklärte der Vertreter der EG-Kommission, daß die Frage untersucht worden sei (Studie von Bossard Consultants) und die Nützlichkeit derartiger Kontrollen außer Zweifel stehen. Wie die Studie jedoch auch erwiesen

Anhang 9/ 2

hat, seien die Kosten für die Anschaffung und den Betrieb derartiger Labors so hoch, daß eine EG-weite generelle Verpflichtung vorerst nicht in Betracht gezogen werden kann."

In Nordrhein-Westfalen wurde inzwischen ein ähnliches System realisiert.

In Erwartung des möglichen Wegfalls der Grenzkontrollen an der EU-Binnengrenze in naher Zukunft gemäß 4060/89/EWG und der offenbar sehr unterschiedlichen Kontrollsysteme in den verschiedenen Staaten scheint die Entwicklung und Erprobung eines ortsfesten alternativen Kontrollsystems dringend geboten. Angesichts der möglichen katastrophenähnlichen Schäden nach Unfällen von Gefahrguttransporten wären die zu erwartenden Kosten sicher vertretbar !

Kurzergebnis

Die zum Teil beachtliche Reduktion einzelner Mängel bei bestimmten geprüften Fahrzeugkollektiven belegen die Effizienz des Systems !

Z.B. Anteil beanstandeter Feuerlöscher bei Gefahrguttransporten zugelassen in 11 (s. BPA-code) nur mehr 20 % (1991: 60 %, 1992: 36 %) !

Der Anstieg des bemängelten Anteils der geprüften Transporte von 1991: 55% über 1992: 62 % auf 1993: 68% dürfte auf die Wirtschaftssituation und die ADR-Novelle 1993 zurückzuführen sein.

Ausblick 1994

Aufgrund der Ergebnisse bei der KFZ- und Ladungsprüfung mit Art und Häufigkeit der Verstöße, der Komplettierung des 2ten Gefahrguttransportprüfzuges der BPA und der diesen Betrieb der Prüfzüge ermöglichenden Randbedingungen in Tirol, werden wie probeweise 1993 die Prüfzugkomponenten KFZ-Prüfung und Ladungs-Prüfung zum Teil getrennt eingesetzt.

Die KFZ-Prüfeinrichtungen werden, wie 1993, bevorzugt für Kontrollen von "Ostfahrzeugen" und "Lärmarm" gekennzeichneten Fahrzeugen eingesetzt, die Ladungs-Prüfeinrichtungen, bevorzugt und nunmehr noch verstärkt, an der Westgrenze (allein in Tirol 1994 105 Labor-Einsatztage !).

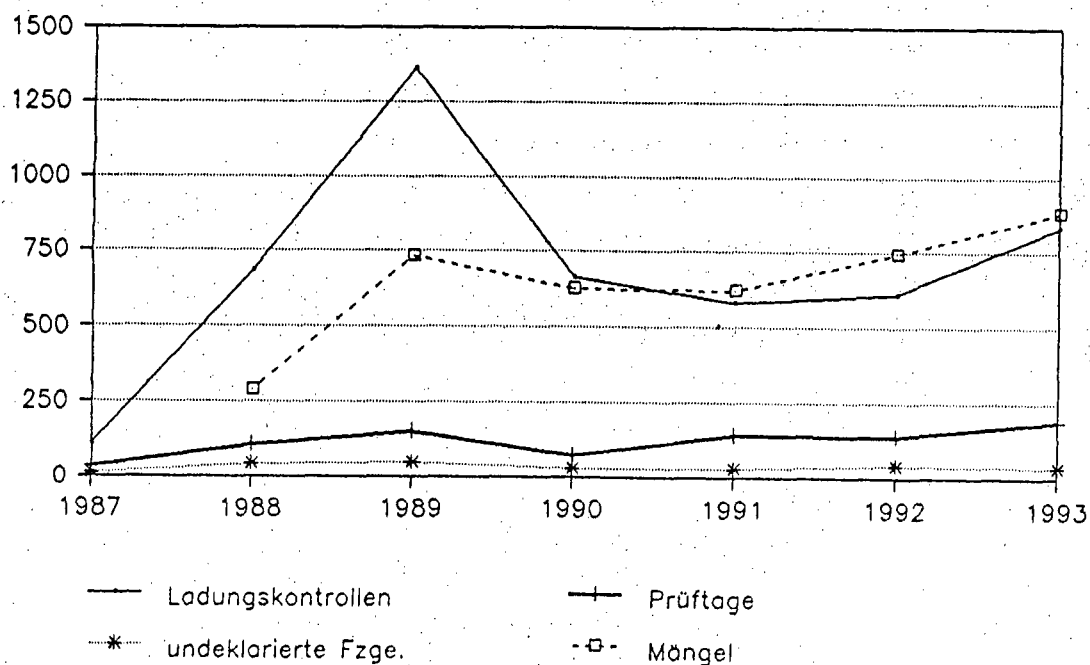
9.2 Daten und Ergebnisse

Anhang 9/ 3

Tabelle 9.1 Umfassende Ladungskontrollen - Übersicht langjährige Entwicklung

	1987	1988	1989	1990	1991	1992	1993
Ladungskontrollen	112	682	1364	663	580	611	832
Prüftage	35	108	152	76	143	141	190
undeklarierte Fahrzeuge	12	44	50	29	29	41	36
Mängel	*)	288	732	626	618	742	882

*) Nicht erfasst im Jahr der Indienststellung

Bild 9/2/0:
Umfassende Ladungskontrollen
langjährige Entwicklung

9.2.1 Transportart

Anhang 9/ 4

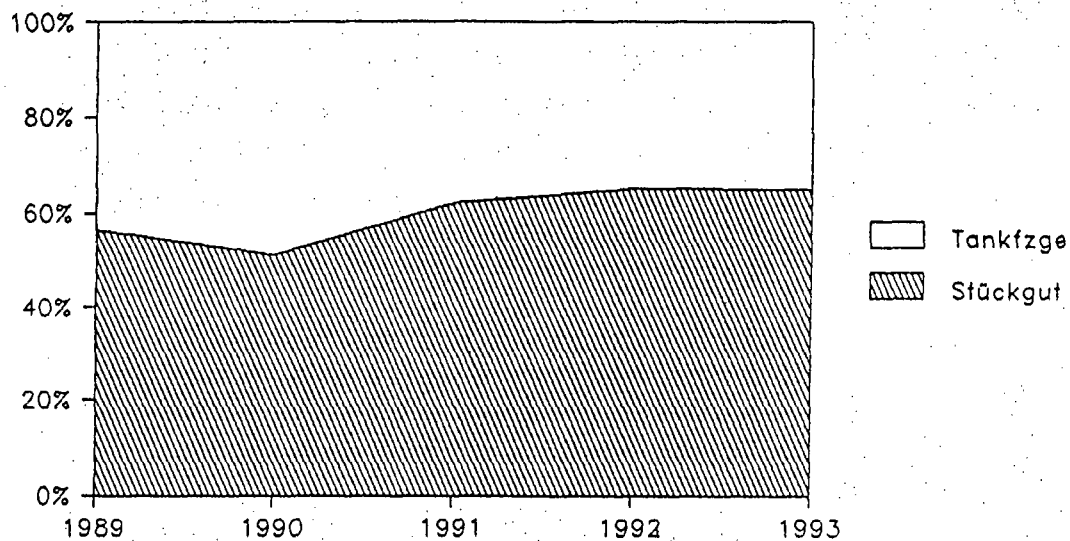
Von den 832 umfassenden GGSt/ADR-Kontrollen (100 %) betrafen

- ca. 65 % (542) Stückguttransporte und
- ca. 35 % (290) Transporte mit Tankfahrzeugen.

697 oder 84 % waren ADR-Transporte.

Die große Anteil von ADR-Transporten ist die Folge der gezielten Vorauswahl und Verzicht auf die Erfassung von Transporten ohne bzw. mit ungefährlichen Chemikalien.

Bild 9/2/1:
Stückguttransporte/Tankfahrzeuge
langjährige Entwicklung



9.2.2 Mängel

Anhang 9/ 5

36 oder

ca. 5 % (im Vorjahr ca. 7 %) der umfassend kontrollierten ADR-Transporte waren undeklarierte Gefahrguttransporte !
(trotz Kennzeichnungspflicht nicht mit Warntafeln gekennzeichnet)

473 oder

ca. 68 % (im Vorjahr ca. 62 %) dieser Transporte wiesen Mängel auf (Anstieg vermutlich bedingt durch ADR-Novell 1993).

Tabelle 9.2 Umfassende Ladungskontrollen - Transportart/Mängel 1993

Transportart	Stückgut		Tank		ADR	
	Anzahl	% 1)	Anzahl	% 1)	Anzahl	% 1)
ADR-Transporte	430	62	267	38	697	100
Mängel:		% 2)		% 3)		% 4)
Beförderungspapier	174	28	72	28	246	28
Warnleuchten	53	9	14	5	67	8
Feuerlöscher	120	19	33	13	153	17
orange Tafeln	66	11	8	3	74	8
Unfallmerkblatt	47	8	15	6	62	7
sonstige	161	26	114	45	275	31
Gesamt	621	100	256	100	877	100

- 1) bezogen auf die Gesamtzahl der ADR-Transporte
- 2) bezogen auf die Gesamtzahl der Stückgutmängel
- 3) bezogen auf die Gesamtzahl der Tankmängel
- 4) bezogen auf die Gesamtzahl der Mängel

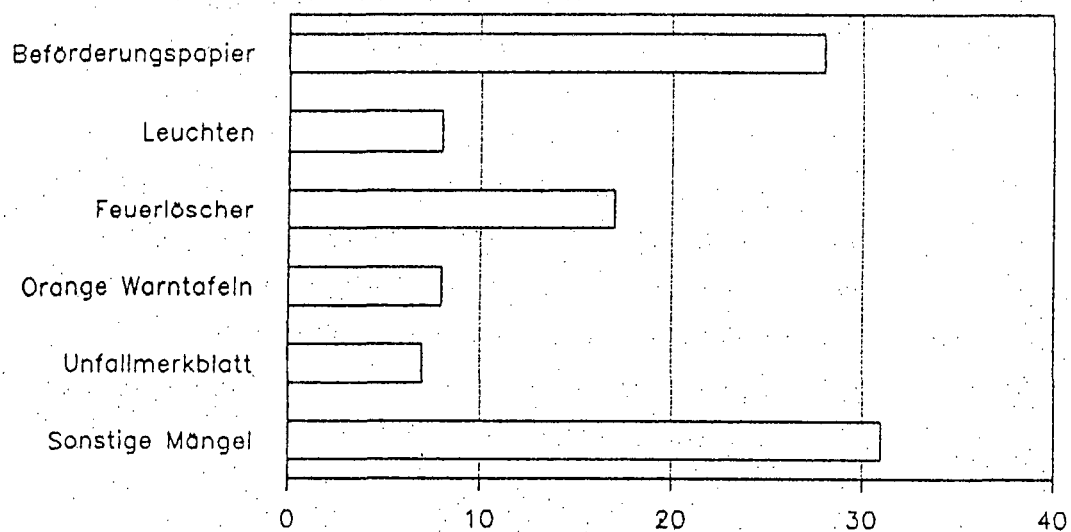
In der obenstehenden Tabelle werden nur die Mängel von ADR-Transporten angegeben. Der Mangel "fälschliche Verwendung von Gefahrenhinweisen" scheint hier nicht auf.

Die Verteilung der verschiedenen Mängel entspricht in etwa jener des Vorjahres. Angestiegen sind Mängel beim Beförderungspapier, da jetzt auch der Absendervermerk Rn 2002 (9) ADR kontrolliert wird; bei den anderen Mängeln scheint sich eine Verminderung abzuzeichnen.

Für Tankfahrzeuge wurden trotz strengerer Vorschriften (B.3-Bescheinigung, Lenker-ausbildung) deutlich weniger Mängel als bei Stückguttransporten festgestellt. Insbesondere wurden auch weniger undeklarierte Transporte gefunden.

Anhang 9/ 6

Bild 9/2/2:
Umfassende Ladungskontrollen –
ADR-Transporte / Mängel 1993



9.2.3 Aufteilung auf Bundesländer und Grenzübergänge

Anhang 9/ 7

Tabelle 9.3 Umfassende Ladungskontrollen und Bundesland 1993

Bundesland	B	K	N	O	S	St	T	V	W	Gesamt
Kontrollen	77	26	3		178	53	391	104		832
Prüftage	24	5	7		20	35	69	30		190
Kontrollen/Tag	3,2	5,2	0,4		8,9	1,5	5,7	3,5		4,4
undeklariert	1	0	1		9	2	21	2		36
undekl./Tag	>0	0	0,1		0,5	0,1	0,3	0,1		0,2
% undeklariert	1,3	0	33		5,1	3,8	5,4	1,9		4,3

- 1) Tirol: Höchste Anzahl der Einsatztage infolge besonderer Transitbelastung
 2) Vorarlberg: Ergänzung der Kontrollen durch Streifen mit der Gendarmerie

Tabelle 9.4 Umfassende Ladungskontrollen und Grenzübergang 1993

Grenzübergang	Kontrollen pro Tag	SG (%) 1)	TF (%) 2)	ADR-Gut (%)	davon OM (%) 3)	undekl. (%) 4)	zurück (%) 5)
Nickelsdorf /B	3	52	48	93	34	1,7	1,7
Arnoldstein /K	5	31	69	69	11	0	0
Walserberg /S	9	72	28	81	35	6	5
Brenner /T	6	70	30	76	31	9	3
Kiefersfeldn /T	8	73	27	90	35	2,4	6
Hörbranz /V	3	47	53	85	44	2	4
6) Tisis /V	3	94	6	83	21	3	10

- 1) Stückguttransporte
 2) Tankfahrzeuge
 3) ohne Mängel, bezogen auf die Anzahl der ADR-Transporte
 4) undeklariert, bezogen auf die Anzahl der ADR-Transporte; Mangel konnte anlässlich Kontrolle behoben werden
 5) Zurückweisung, bezogen auf die Anzahl der ADR-Transporte; Mangel konnte anlässlich Kontrolle nicht behoben werden !
 6) inklusive Streifenfahrten mit der Gendarmerie

9.2.4 ADR-Klassen und Grenzübergang

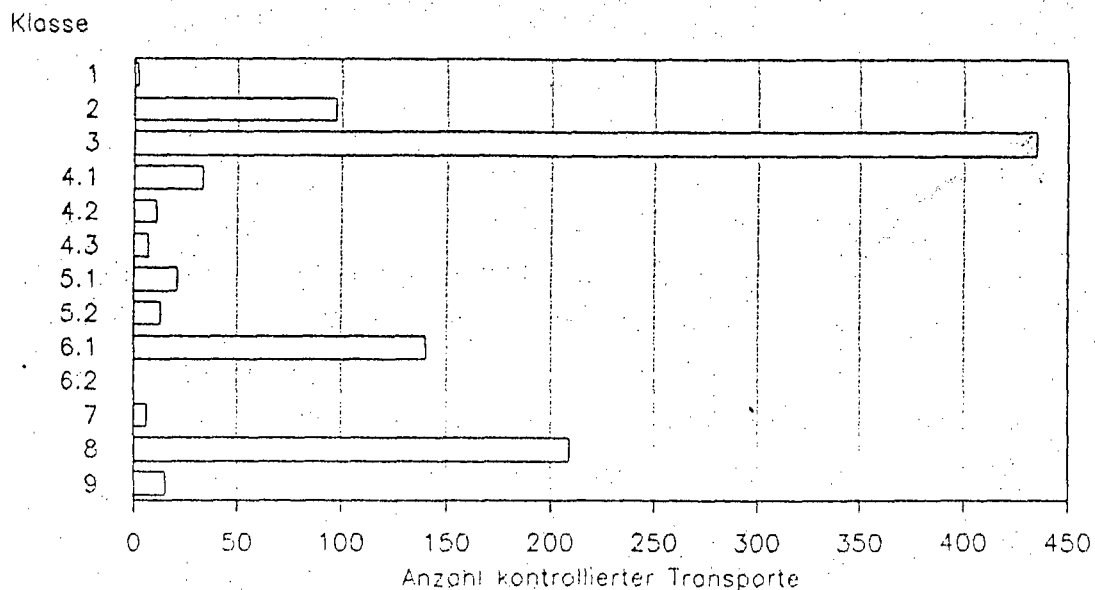
Anhang 9/ 8

Tabelle 9.5 Umfassende Ladungskontrollen - ADR Klasse und Grenzübergang 1993

Grenzübergang	K l a s s e n												
	1	2	3	4			5		6		7	8	9
				1	2	3	1	2	1	2			
Nickelsdorf /B	1	5	37	2			3		10		1	17	
Rattersdorf /B			5						1			2	
Arnoldstein /K		1	7	4		1		1	2			4	1
Walserberg /S	1	25	98	7	3	3	7	6	33		2	51	
Spielfeld /St	infolge Frequenz derzeit keine Einsätze												
Brenner /T		7	93	9	2	3	2	6	52			46	7
Kiefersfldn /T		5	42	10			1		22		2	30	5
Hörbranz /V		13	31	1	6		3		2			17	1
Tisis /V		16	19				3		4			8	
Sonstige		25	103				2		14		1	34	1
Gesamt	2	97	435	33	11	7	21	13	140		6	209	15
Verteilung [%]		10	44	3					14			21	

44 % des gesamten geprüften Aufkommens waren Transporte der Klasse 3, danach folgen Transporte der Klassen 6.1 und 8.
Transporte Klasse 6.2 wurden nur durch Grenztierärzte erfaßt.

Bild 9/2/4:
ADR-Klassenverteilung
kontrollierter Fahrzeuge



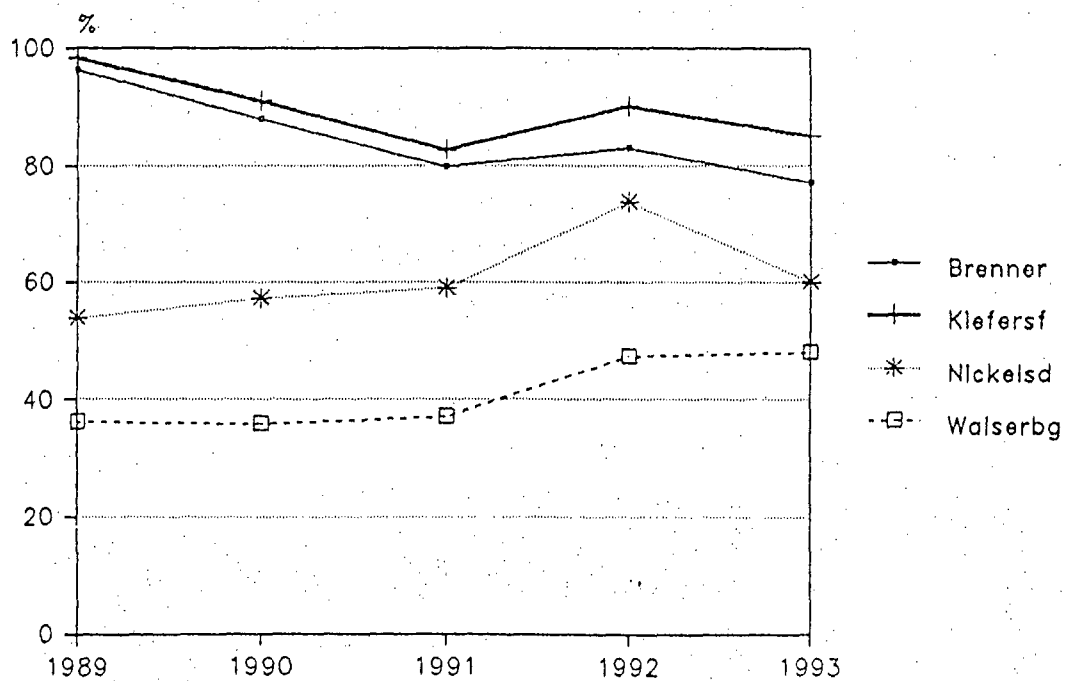
9.2.5 Transit-Export-Import

Anhang 9/ 9

Tabelle 9.6 Umfassende Ladungskontrollen - Transit/Export/Import
Anzahl der geprüften Transporte

Grenzübergang Kontrollort	Transit	Export	Import	Sonstige 1)
Nickelsdorf /B	38	11	4	10
Rattersdorf /B	7	-	-	1
Arnoldstein /K	2	8	16	
2) Walserberg /S	85	-	80	13
Spielfeld /St	infolge Frequenz derzeit keine Einsätze			
3) Brenner /T	193	5	23	30
2) Kiefersfeldn/T	78	-	12	2
3) Hörbranz /V	10	-	49	-
Tisis /V	12	3	19	1

- 1) Leere (ungereinigte) Tankfahrzeuge oder Tankcontainer bzw. Werksverkehr A - A
 2) ausschließlich Einreise kontrolliert!
 3) überwiegend Einreise kontrolliert!

Bild 9/2/5:
Geprüfte Transporte - Transitanteil
langjährige Entwicklung

9.2.6 Zulassungsstaat, kontrollierte Fahrzeuge und Mängel

Anhang 9/10

	D	I	NL	A	CH	H	YU	TR		
Zulassungsstaat, codiert	04	11	16	20	22	33	39	55	SON	GES
Kontrollierte Fzge.	203	131	50	244	15	21	32	45	91	832

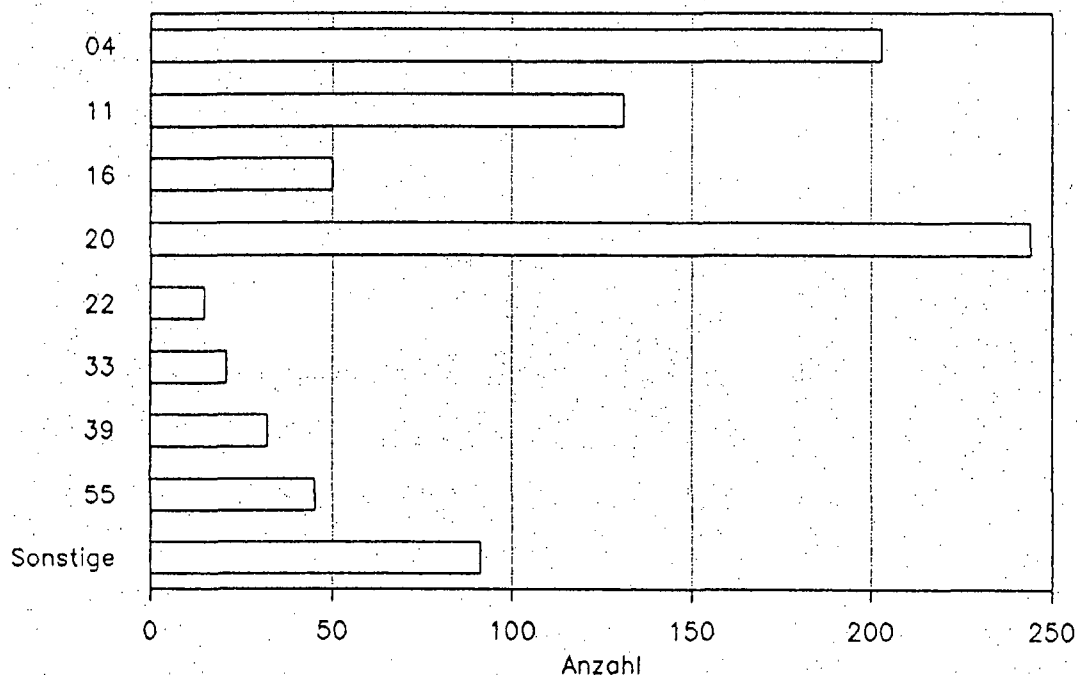
Mängel nach Nationalität in % :

Beförderungspapier:	27	24	32	31	20	24	22	38	318	30
Unfallmerkblatt:	8	5	8	5	7	5	6	9	14	7
Tafeln:	8	8	8	6	0	19	22	16	18	9
Leuchten:	6	5	12	7	7	10	16	11	14	8
Feuerlöscher:	9	20	26	15	40	43	28	38	21	18
Personenbeförderung:	2	2	2	2	27	10	0	0	1	2
Schutzausrüstung:	5	5	16	7	0	5	9	13	12	8
Unterlegkeil:	1	1	4	0	0	5	0	7	0	1
Verpackung:	3	1	8	5	0	5	3	0	5	4
Bezettelung:	3	2	10	4	0	5	6	4	9	5
Lenkerausbildung:	2	1	6	0	0	0	0	0	2	1
B.3-Bescheinigung:	9	2	0	2	0	0	0	0	2	3
Gefahrenzettel:	3	1	2	8	0	0	3	0	3	4
Tankschild:	2	2	0	3	0	0	0	0	2	2
Füllungsgrad:	0	1	0	2	0	5	0	0	1	1

Feststellungen zu den geprüften Transporten:

- Zulassung in (04): Relativ geringe Zahl von Mängeln, jedoch erheblicher Anteil mangelhafter Beförderungspapiere und verdeckter oder falscher Kennzeichnung (vermutlich auf die Strafpraxis im betreffenden Zulassungsstaat und bei der Einreise nach Salzburg zurückzuführen)
- Zulassung in (11): Eine wesentliche Verbesserung scheint sich abzuzeichnen: nur mehr in 24 % der Fälle wurde das Beförderungspapier beanstandet, trotz schärferer Bestimmungen gemäß ADR - Novelle (1992: 30 %)
nur mehr in 20 % der Fälle wurde kein ordnungsgemäßer Feuerlöscher mitgeführt (1991: 60 %, 1992: 36 % !)
- Zulassung in (20): Starker Anstieg bei Mängeln des Beförderungspapiers nach ADR - Novelle;
ca. 7 % verfügten nicht über eine besondere Überprüfung (1992: 15 % !)
- Zulassung in (33): Verminderung mangelhafter Beförderungspapiere, jedoch nach wie vor relativ viele undeclarierte Gefahrguttransporte
- Zulassung in (55): nur mehr in 38 % der Fälle war das Beförderungspapier mangelhaft (1992: 54 %); nach wie vor viele undeclarierte Gefahrguttransporte !
ca. 38 % defekte oder nicht vorhandene Feuerlöscher (1992: 69 % !)

Bild 9/2/6:
Zulassungsstaat und Zahl kontrollierter
Fahrzeuge



9.2.8 Verstöße gegen das Abfallwirtschaftsgesetz

Bei Transporten von Abfällen wurde nicht nur hinsichtlich ADR, sondern auch hinsichtlich AWG kontrolliert. Es zeigte sich, daß dieses vielfach noch nicht bekannt ist.

9.3. Konkrete beispielhafte Fälle

Anhang 9/12

1. Brenner 18.03.1993 11.30:
Sattelkraftfahrzeug (I) transportierte 4 Fässer Katalysatoren, Klasse 5.2
 - keine Kennzeichnungstafeln vorhanden
 - Beförderungspapier ohne Klassifizierung
 Erst nach Kontrolle der Behälter und Rücksprache des Sachverständigen beim Hersteller wird das Gefahrgut klassifiziert und ein Unfallmerkblatt gesendet !
2. Brenner 18.03.1993 16.30:
Sattelkraftfahrzeug (I) transportierte Bariumcarbonat, Klasse 6.1/60c.
 - keine Kennzeichnungstafeln vorhanden
 Anlässlich der Kontrolle wurde festgestellt, daß Beförderungspapier, Unfallmerkblatt und Ausrüstung vorhanden waren !
 Bariumcarbonat ist im Süd/Nord-Transit ein oft transportiertes Gefahrgut.
 Beobachtung: Immer wieder wird Bariumcarbonat undeklariert transportiert !
3. Brenner 12.05.1993 18.10:
Tankwagen (GR) transportierte 68 %-igen Branntwein, Klasse 3/31c, als Lebensmittel
 - keine Kennzeichnungstafeln vorhanden
 - keine ADR-Papiere vorhanden
 - keine besondere Zulassung für das KFZ
 - keine Ausrüstung für Gefahrguttransport
 - Lenker hat keine ADR-Lenkerausbildung
 - Füllstand 100 %
 - Fahrzeug überladen
 Der Transport wurde daher zurück gewiesen.
4. Brenner 15.06.1993 18.40:
Sattelkraftfahrzeug (GR) transportierte 20 t Farben und Lacke der Klasse 3, sowie Chemikalien der Klasse 8.
 Das Fahrzeug kommt auf der ROLA von Deutschland und wird beim Grenzübertritt von Österreich nach Italien durch die italienischen Behörden zurück gewiesen.
 - keine Kennzeichnungstafeln vorhanden
 - Beförderungspapier ohne genaue Klassifizierung
 - keine Gefahrenzettel auf den Fässern
 Das Fahrzeug wird auf der Bahn nach Deutschland zurück geschickt !
5. Brenner 14.10.1993 11.12:
Sattelkraftfahrzeug (D) transportierte Kupfersulfat, Klasse 6.1/87c;
 Versender Firma ... (I)
 - keine Kennzeichnungstafeln vorhanden
 - kein Feuerlöscher für Motorbrand vorhanden
 - Schutzausrüstung unzureichend
 - eine Warnblinkleuchte fehlt
 - Bruttogewicht falsch angegeben
 Die betreffende Firma hatte wegen der Einstufung von Kupfersulfat bei der BPA und der Gendarmerie in Tirol nachgefragt und vor dieser Kontrolle die Auskunft erhalten, daß Kupfersulfat Gefahrgut sei.
 Beobachtung: Immer wieder wird Kupfersulfat undeklariert transportiert !
6. Brenner 14.10.1993 12.13:
Sattelkraftfahrzeug (A) transportierte Peroxide, Klasse 5.2
 - Klassifizierung falsch
 - Überprüfung gemäß § 15 GGSt für beide Fahrzeuge nicht vorhanden
 Da für Klasse 5.2/3b eine Mengenbegrenzung vorliegt und ein zusätzlicher Gefahrenzettel vorgeschrieben ist, wird bei der Firma nachgefragt.

Anhang 9/13

Diese ändert die Einstufung auf 5.2/7b: hier darf auch eine größere Menge transportiert werden.

7. Kiefersfelden 22.11.1993 14.14:
Kraftwagenzug (D) transportierte 4370 kg Spraydosen der Klasse 2/10b2.
 - keine Kennzeichnungstafeln vorhanden
 - Beförderungspapier unvollständig, nur 1200 kg Gefahrgut angegebenNach Rückfrage bei der Firma wird erklärt, es seien nur 730 kg der Spraydosen tatsächlich Gefahrgut und außerdem Kleinmenge. Die genaue Kontrolle ergab, daß tatsächlich die gesamte Menge von 4370 kg Gefahrgut war; die zulässige Kleinmenge hätte 333 kg betragen, ein entsprechender Kleinmengenvermerk hätte vermerkt werden müssen !
8. Kranebitten 16.05.1993 09.50:
Kraftwagenzug (D) transportierte unter seinem Sammelgut 2500 kg Reiniger der Klasse 8/42b.
 - keine Kennzeichnungstafeln vorhandenObwohl von der Firma als Gefahrgut angegeben und die notwendige Ausrüstung vorhanden ist, hat der Fahrer bei der Einreise nach Österreich die Ware nicht dem Zoll gemeldet, um eventuelle Kontrollen zu vermeiden.
9. Tisis 04.09.1993 09.35:
Sattelkraftfahrzeug (A) transportierte Chemikalien der Klassen 3/31c, 3/32c und 8/11b.
 - Überprüfung gemäß § 15 GGSt für Sattelzugfahrzeug nicht vorhanden
 - Lenker hat ADR-Lenkerberechtigung, ist aber noch nicht 24 Jahre alt und darf daher in Österreich nicht Gefahrguttransporte fahren.
 - Beförderungspapier unvollständig
 - beide Warnblinkleuchten funktionieren nichtDer Transport wird nach Behebung der Mängel mit anderem Sattelzugfahrzeug und anderem Lenker fortgesetzt.
10. Walserberg 24.03.1993 15.20:
Sattelkraftfahrzeug (E) transportierte fabriksneue Acetylenflaschen. Da die neuen Flaschen mit Aceton gefüllt waren und mit Acetylen gespült worden sind, hatten sie als leer-ungereinigt beurteilt zu werden.
 - keine Kennzeichnungstafeln vorhanden
 - keine Gefahrzettel angebracht
 - keine Unfallmerkbblätter vorhanden
 - keine Schutzausrüstung vorhandenDer Transport wurde zurück gewiesen.
11. Walserberg 05.05.1993 14.30:
Sattelkraftfahrzeug (TR) transportierte 11 t Peroxide der Klasse 5.2.
 - Mengenbegrenzung eines Peroxides überschritten (7,7 t statt maximal 5 t)
 - Temperaturüberwachung und Begrenzung nicht möglich, da Kühlaggregat schadhaft und Thermometer vom Fahrer nicht zu beobachten
 - undichte Gebinde, unerträglicher Geruch im Laderaum
 - Fahrer raucht trotz Verbot !Der Transport wurde aufgrund dieser und sonstiger KFZ-technischer Mängel zurück gewiesen.
12. Walserberg 03.12.1993 07.40:
Kraftwagenzug (A) transportierte Stoffe der Klassen 4.1, 6.1 und 8.
 - Überprüfung gemäß § 15 GGSt für Kraftwagenzug nicht vorhanden
 - Überprüfung gemäß § 15 GGSt für LKW wäre positiv nicht möglich gewesen, in-

Anhang 9/14

folge fehlender ABV

- Lenker ohne Gefahrgutlenkerausbildung gemäß § 40 GGSt
- keine Kennzeichnungstafeln vorhanden
- Beförderungspapier enthält einige Stoffe nicht
- ein Unfallmerkblatt fehlt
- keine Schutzausrüstung und Feuerlöscher vorhanden

Erst durch Überprüfen der Ladung und Nachfragen bei den Firmen wurde nach und nach das gesamte Gefahrgut entdeckt.

Nach Erteilung des Bescheides der Ausnahmegenehmigung konnte der Transport innerhalb bemerkenswert kurzer Zeit fortgesetzt werden.

Kommentar zu den beispielhaft aufgeführten Fällen:

- Durch Beauftragung von Frächtern und Fahrern ohne auch nur Mindestkenntnisse betreffend Gefahrguttransport wird offenbar versucht Transporte, besonders in weiter entfernte östliche Staaten, kostengünstig zu gestalten. Mit substantiellen Kontrollen wird offenbar teilweise von den Beteiligten nicht gerechnet bzw. Kontrollen und die Maßnahmen nach Beanstandungen sind völlig unzureichend !
- Der ausgebildete "Gefahrgutbeauftragte" bzw. der Gefahrgutspezialist ist offenbar bei vielen Herstellern, Versendern, Speditionen und Frächtern noch immer nicht vorhanden;
die Informationsvermittlung bei Gesetzesnovellen ist offenbar verbesserungswürdig.
- Die richtige Klassifizierung macht den Firmen offenbar Schwierigkeiten
- Durch Nichtdeklaration von Gefahrgut sollen Kontrollen vermieden werden
- Durch Teildeklaration von Gefahrgut sollen Ausnahmen beansprucht und zusätzliche Kosten vermieden werden

Ergänzung zu Anhang 9:

Anhang 9/15

Entwicklung der Anzahl Prüfungen und Einsatztage in den Bundesländern:

Bild 9/0/P:
 Prüfungen und Prüfort/Bundesland 1989-93
 Entwicklung der relativen Anteile

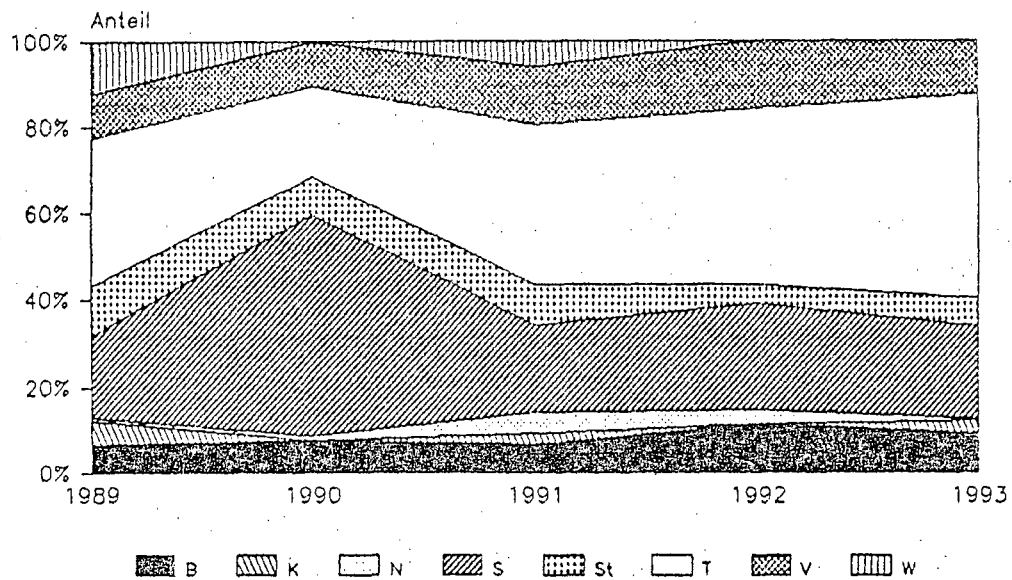
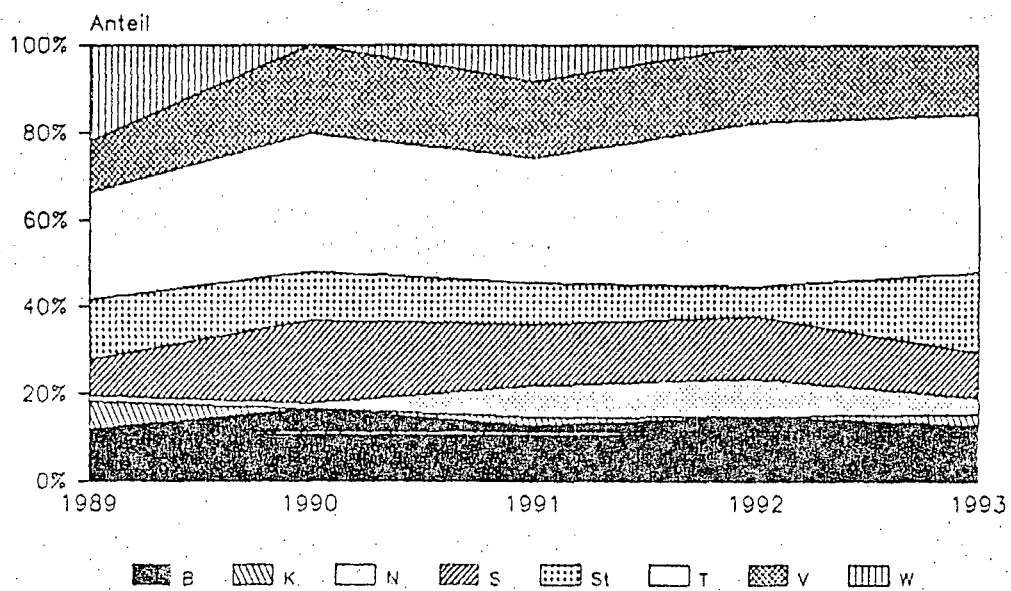


Bild 9/0/O:
 Prüftage und Prüfort/Bundesland 1989-93
 Entwicklung der relativen Anteile



Anhang 9/16

Bild 9/0/1:
Ladungskontrollen/Prüftage – Burgenland
langjährige Entwicklung

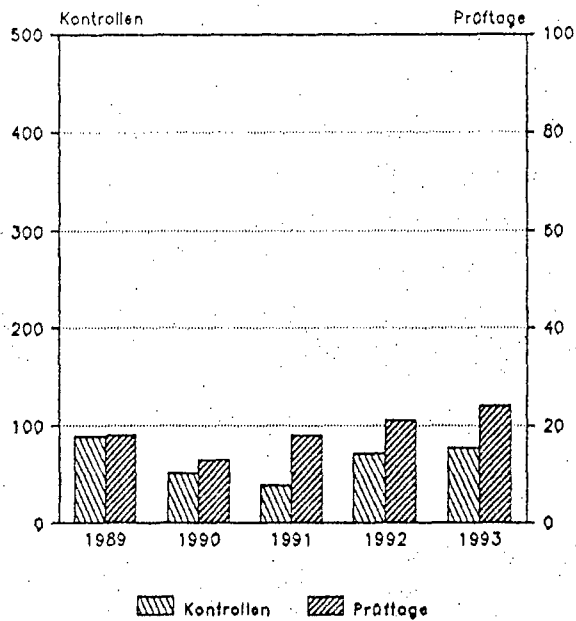


Bild 9/0/2:
Ladungskontrollen/Prüftage – Kärnten
langjährige Entwicklung

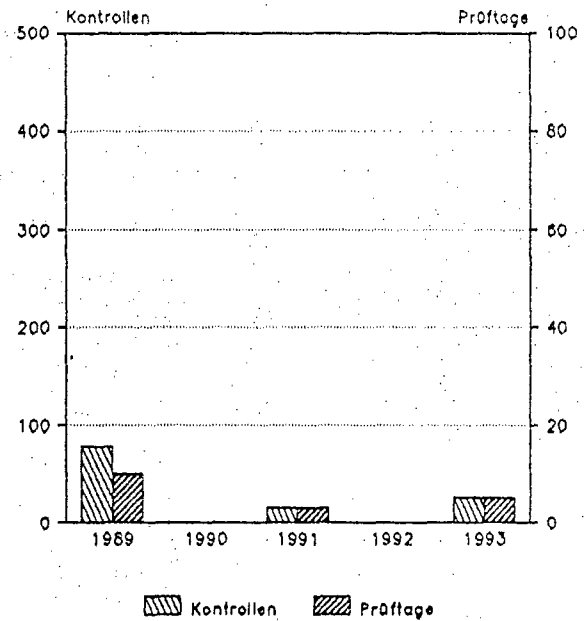


Bild 9/0/3:
Ladungskontrollen/Prüftage – Niederöstr.
langjährige Entwicklung

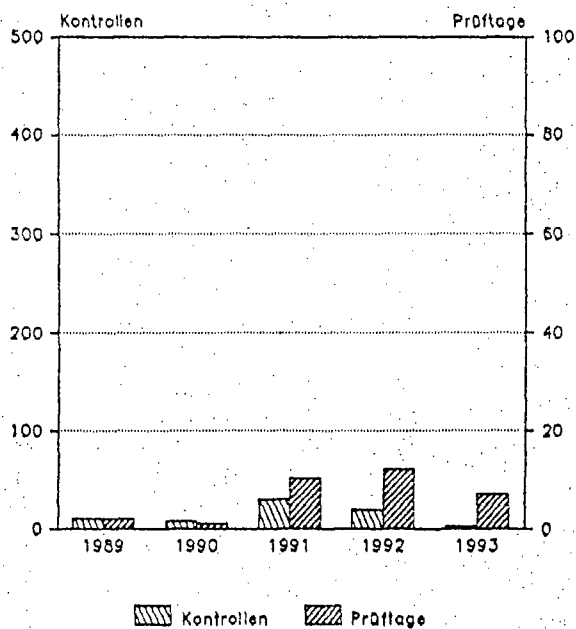
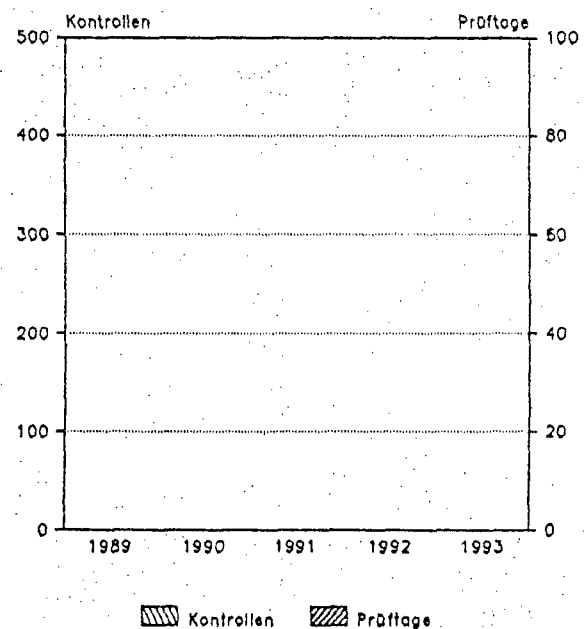


Bild 9/0/4:
Ladungskontrollen/Prüftage – Oberöstr.
langjährige Entwicklung



Anhang 9/17

Bild 9/0/3:
Ladungskontrollen/Prüftage – Salzburg
langjährige Entwicklung

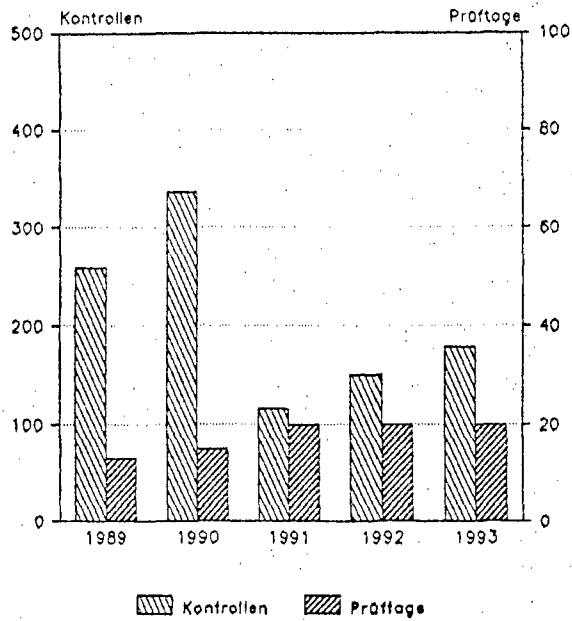


Bild 9/0/6:
Ladungskontrollen/Prüftage – Steiermark
langjährige Entwicklung

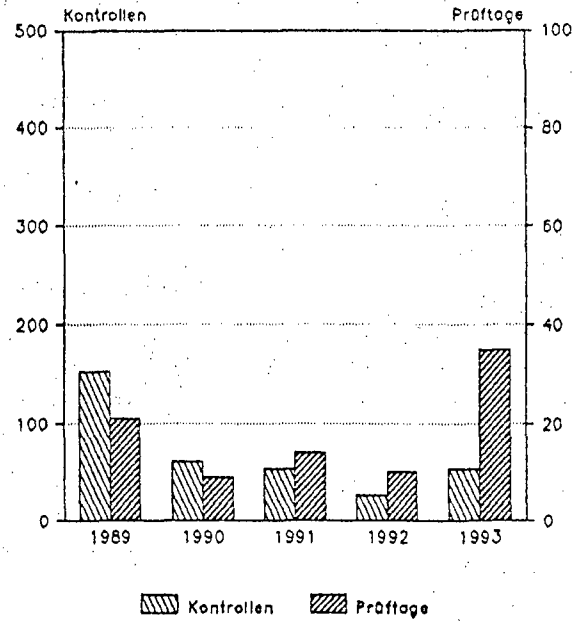


Bild 9/0/7:
Ladungskontrollen/Prüftage – Tirol
langjährige Entwicklung

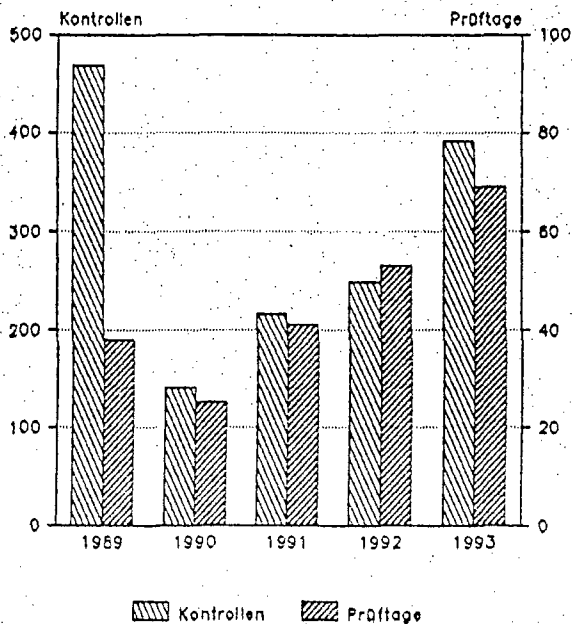
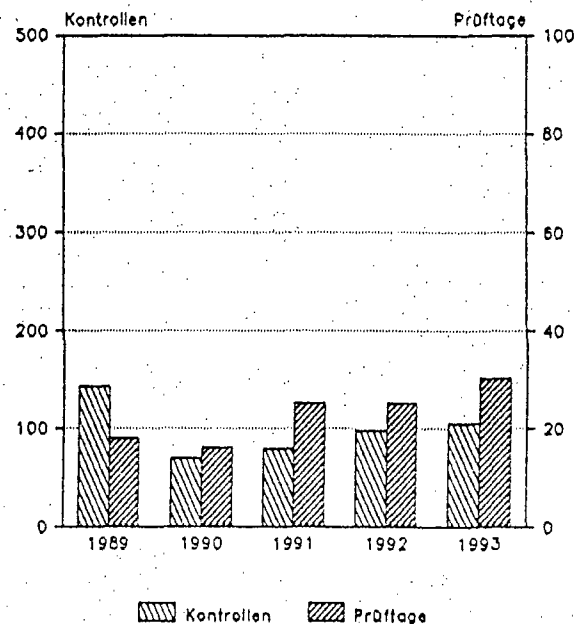
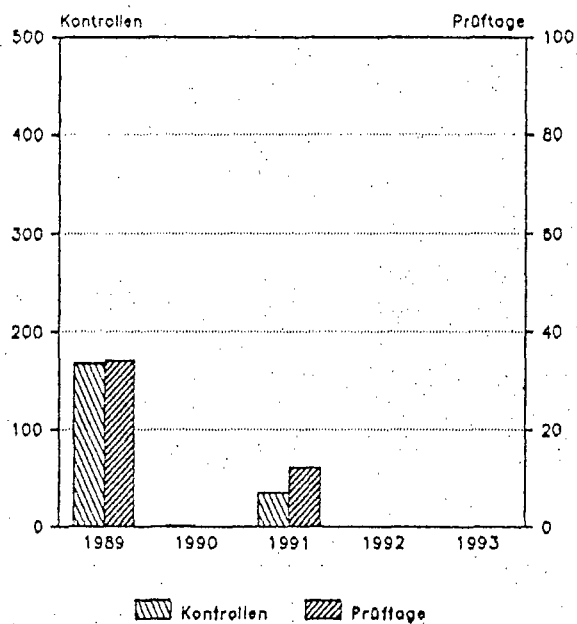


Bild 9/0/8:
Ladungskontrollen/Prüftage – Vorarlberg
langjährige Entwicklung



Anhang 9/18

Bild 9/0/9:
Ladungskontrollen/Prüftage – Wien
langjährige Entwicklung



BEILAGE

9. MOBILE LADUNGSPRÜFUNG

Anhang 9/ 1

9.1 Zusammenfassung, Ausblick 1995

2 mobile Laborcontainer mit Analysegeräten entsprechend dem Stand der Technik sind Komponenten der Gefahrguttransportprüfzüge der Bundesprüfanstalt für Kraftfahrzeuge; sie dienen zur Prüfung der Ladung unmittelbar am Anhalteort durch speziell geschulte Sachverständige-Chemie.

1994 wurden geleistet

1017 umfassende Ladungskontrollen an 236 Einsatztagen

Die Kontrollen betrafen Transporte, die laut Ladungspapier Gefahrgut transportierten und/oder Verdachtsmomente verursachten.

Zusätzlich wurden viele Fahrzeuge kontrolliert, die kein ADR-Gut transportierten (Lebensmittel, Gebrauchsgegenstände, etc.) und nicht zahlenmäßig dokumentiert wurden;

ebenso sind die Routinekontrollen der Ausrüstung bzw. Ausstattung von Gefahrguttransporten, unter Annahme der richtigen Kennzeichnung, durch die KFZ-Sachverständigen nicht in diesen Zahlen enthalten.

Die, gegenüber dem Vorjahr erheblich größere, Leistung wurde erbracht aufgrund

- Besetzung aller Chemiker-Planstellen
- organisatorische Voraussetzungen in Tirol und
- nunmehr teilweise verschiedene Aufstellungsorte Laboratorien und des KFZ-Prüfteils gemäß in den Vorjahren festgestelltem Bedarf (verstärkte Ladungsprüfung in Westösterreich, verstärkte Fahrzeugprüfung in Ostösterreich)

zusätzlich zu

- Ausbau des stationären Labors in Wien insbesondere zur Qualitätssicherung
- Schulungen für Organe der Gendarmerie, des Zolls und der Zollwache

Die Effizienz der Kontrollen ist gewährleistet durch das im Regelfall verwendete Organisationmodell:

Die Vorauswahl verdächtiger Transporte erfolgt an der Staatsgrenze durch speziell geschultes Personal des Zolls bzw. der Zollwache aufgrund sich ergebender Unstimmigkeiten bei Durchsicht der Zollpapiere. Es werden alle Transporte erfaßt.

Bei Binnenkontrollen bzw. auch zum Teil an der Staatsgrenze erfolgt die Vorauswahl durch speziell geschultes Personal der Gendarmerie aufgrund Kennzeichnung oder Verdachtsmomenten. Es wird nur ein Teil der Transporte erfaßt.

Nach der beschriebenen Vorauswahl wird der Chemiker der BPA mit sich ergebenden Problemfällen befaßt. Durch diese Organisation der Kontrolle wird der Chemiker von Routinefällen entlastet und gewinnt die benötigte Kapazität für besondere Problemfälle, Identifikation neuer Handelsnamen, etc.

Bei Zweifeln an der richtigen Klassifizierung der Ladung bzw. wenn undeklarierte Ladungen auf gefährliche Komponenten untersucht werden sollen, werden Proben gezogen und im (mobilen) Labor, zum Teil mit Röntgenfluoreszenz-Analyse und/oder Gaschromatographie-Massenspektroskopie analysiert und die Inhaltsstoffe unbekannter Substanzen festgestellt.

In der überwiegenden Zahl der Fälle genügt zur Kontrolle der richtigen Klassifizierung das Fachwissen des Chemie-Sachverständigen nach Bestimmung einzelner Kenngrößen wie zB. des Flammpunktes, der Ätzwirkung oder der Viskosität.

Die Gefahrguttransporte dürfen grundsätzlich erst nach Behebung der Mängel weiter fahren.

Dieses bewährte Organisationsmodell wurde im Wesentlichen beibehalten.

Anhang 9/ 2

Die Effizienz des Systems konnte, insbesondere in Tirol, nochmals erheblich gesteigert werden aufgrund

- des Engagements der mit den Kontrollen befaßten Organe
- die Zusammenarbeit dieser Organe mit der Sachverständigen der BPA
- die theoretische und praktische Fortbildung dieser Organe in Kleingruppen anlässlich der Arbeit mit den Prüfpässen durch die Sachverständigen der BPA
- die Einrichtung eines, derzeit zumindest während der Bürozeit der BPA, per Telefon oder Fax ansprechbaren Auskunftsdienstes hinsichtlich Einstufung chemischer Stoffe und Bereitungen als Hilfestellung für die kontrollierenden Organe vor Ort mit Gewährleistung einer Antwort innerhalb von 15 Minuten
- ein aktualisiertes Verzeichnis der wichtigsten Handelsnamen

Durch dieses System wurde eine Art "Schneeballeffekt" erzielt:

zusätzlich zu den 19 undeklarierten Gefahrguttransporten, die von den Sachverständigen Chemie der BPA während deren Einsatzzeit an 106 Prüftagen in Tirol gefunden wurden, entdeckte die Tiroler Zollwache 111 undeklarierte Gefahrguttransporte !!!

Das System zur Qualitätssicherung wurde ausgebaut mit den Komponenten

- weiterführende Untersuchungen im stationären Labor in Wien mit normgerechten Tests und dadurch Schaffung einer gesicherten Basis auch gegenüber renommierten Firmen mit Durchsetzung des rechtmäßigen Maßnahmen in Zusammenhang mit den Prüfungen der BPA
(Viele dieser Untersuchungen werden in Europa nur von wenigen, meist firmeninternen Prüflaboratorien durchgeführt. Die Kontrollergebnisse zeigen, daß derartige Tests oft zu Einstufungen führen, die von den Angaben der Hersteller abweichen)
- internationaler Erfahrungsaustausch und vergleichende Parallelmessungen durch gleichzeitigen Einsatz der derzeit einzigen geeigneten mobilen Gefahrgutlaboratorien der BPA und des Gewerbeaufsichtsamtes des Landes Nord-Rhein-Westfalen am Brenner

Kurzerggebnis

Da 2 von 3 Gefahrguttransporten Mängel aufweisen und jeder 3. kein ordnungsgemäßes Beförderungspapier mitführt, sind die Kontrollen der Gefahrguttransporte und die getroffenen Maßnahmen sicher noch nicht ausreichend.

Am häufigsten wurde das Beförderungspapier beanstandet.

Insbesondere in Tirol wurde eine signifikante Verbesserung des beobachteten Zustandes der Gefahrguttransporte erreicht, das vom Land angewendete Gesamtsystem der Kontrollen wird durch den Erfolg eindrucksvoll bestätigt.

Die dort erzielten Ergebnisse sind allerdings nicht mit den Ergebnissen anderer Bundesländer bzw. Staaten Europas vergleichbar, da nach Kenntnis der BPA in Tirol zum ersten und einzigen Mal eine Art Vollerfassung mit Kontrolle der relevanten Fälle durchgeführt wurde.

Ausblick 1995

Kontrollen an EU-Binnengrenzen sind nur noch stichprobenweise zulässig. Die konsequente Durchsicht der Papiere anlässlich der Grenzkontrolle durch Organe mit Spezialwissen hinsichtlich Gefahrgutwesen und Warenkunde entfällt.

Um unter den geänderten Vorgaben ein effizientes, alternatives Kontrollsystem neu aufzubauen wäre insbesondere unmittelbar notwendig !!! mit den Komponenten

- Erfassung der Quellen und Ziele von Gefahrgut
- Kontrollen insbesondere bei den Herstellern (Versendern und Absendern)
- Schaffung effizienter, alternativer Kontrollsysteme mit ortsfesten Kontrollstellen bzw. Kontrollplätzen mit Mindestinfrastruktur an strategisch sinnvollen Stellen

9.2 Daten und Ergebnisse

Anhang 9/ 3

Bilder 9.1.?: Umfassende Ladungskontrollen - langjährige Entwicklung von Kontrollen, Prüftagen, entdeckten undeklarierten Transporten und Mängeln

Bild 9/1/1:
Umfassende Ladungskontrollen
langjährige Entwicklung der Anzahl

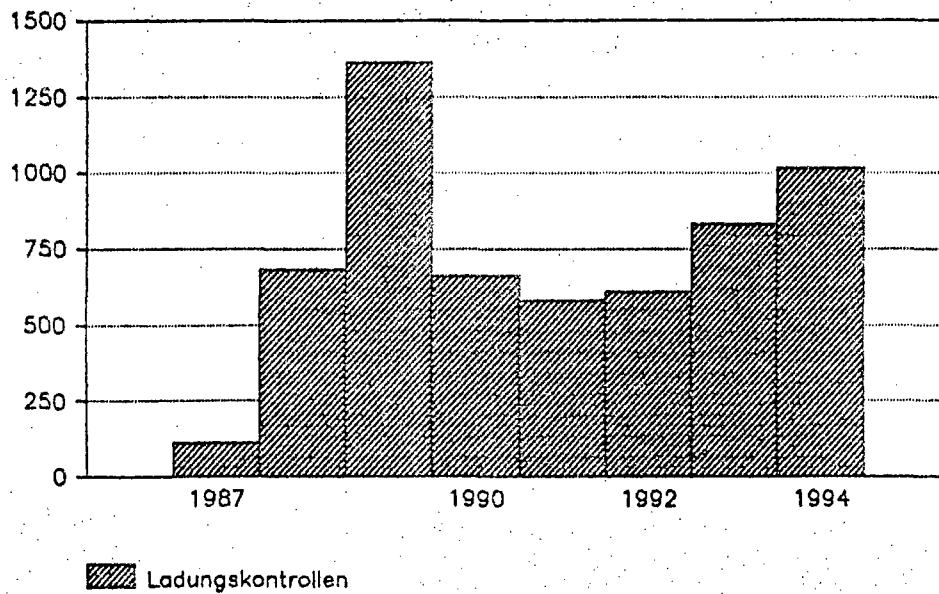


Bild 9/1/2:
Umfassende Ladungskontrollen
langjährige Entwicklung der Prüftage

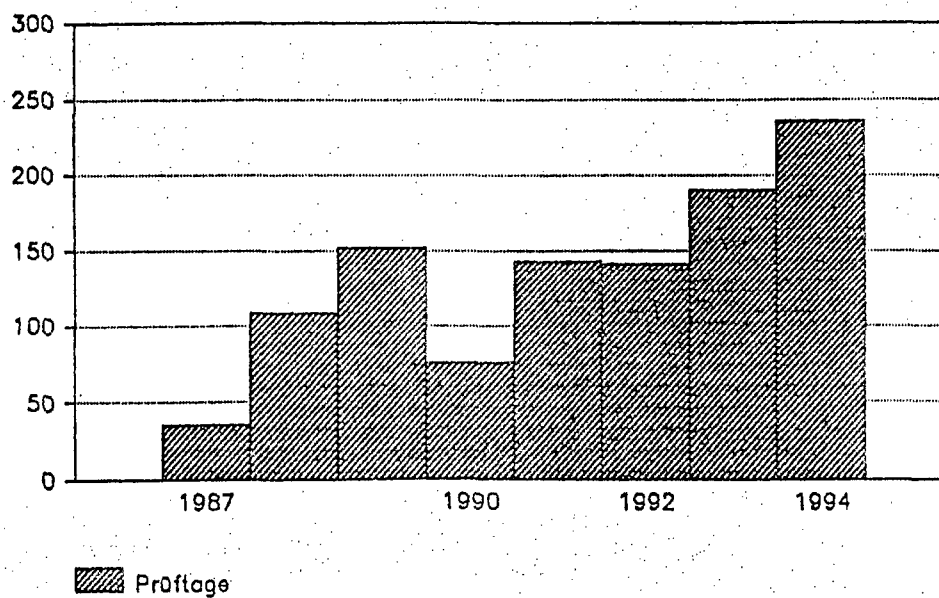


Bild 9/1/3:
langjährige Entwicklung entdeckter
undeckelter Gefahrguttransporte

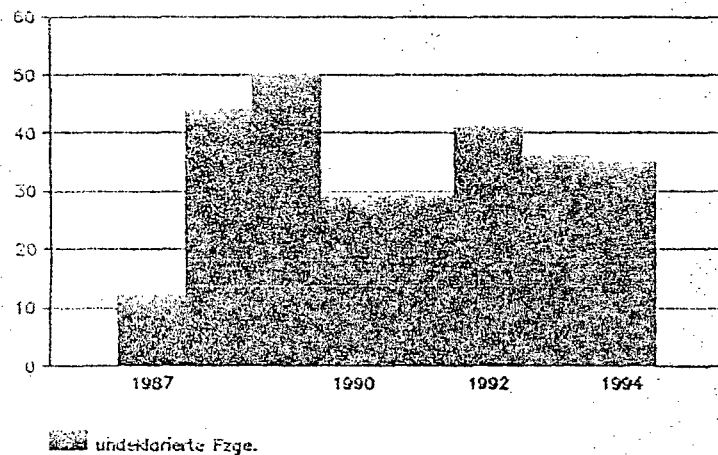


Bild 9/1/4:
langjährige Entwicklung entdeckter
Mängel bei Gefahrguttransporten

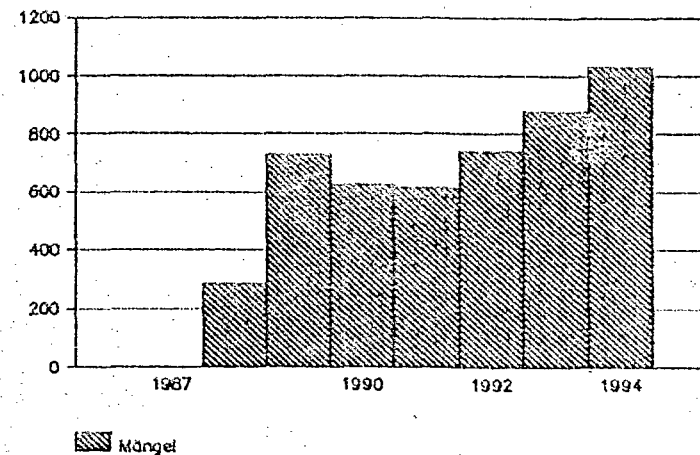


Bild 9/1/5:
langjährige Entwicklung des Anteils
undeckelter Gefahrguttransporte

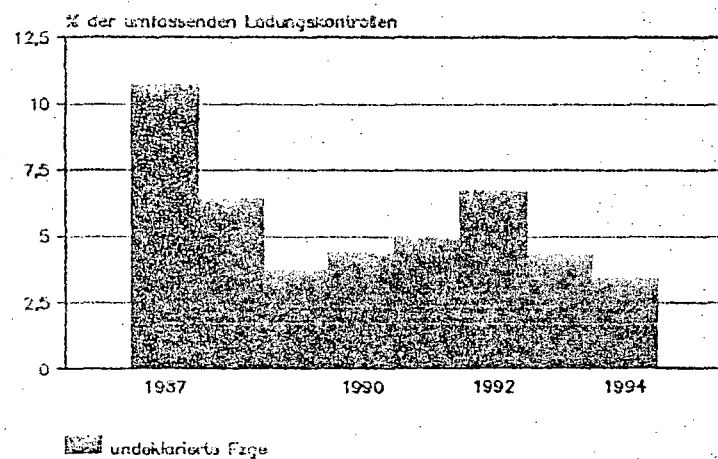
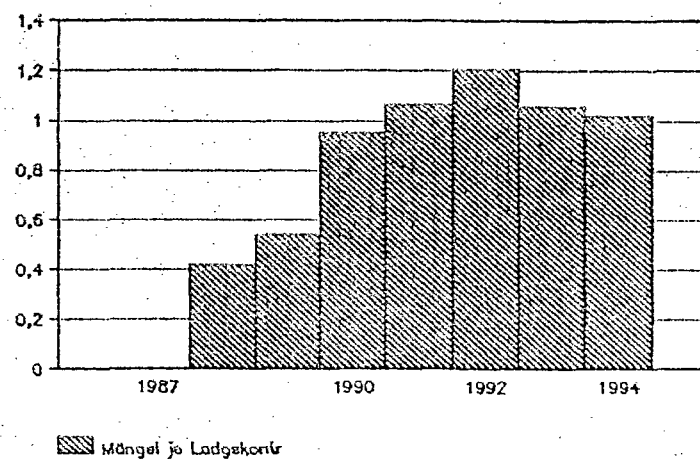


Bild 9/1/6:
langjährige Entwicklung der bezogenen
Mängel bei Gefahrguttransporten



9.2.1 Transportart

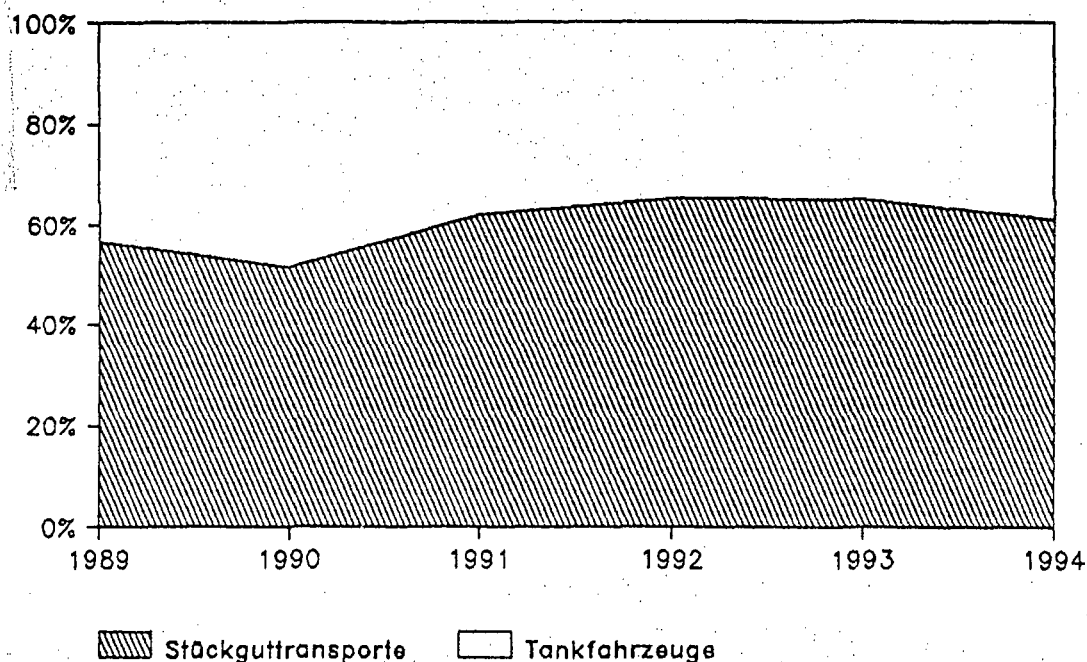
Anhang 9/ 5

Von den 1017 umfassenden GGSt/ADR-Kontrollen (100 %) betrafen

- ca. 61 % (624) Stückguttransporte und
 - ca. 39 % (393) Transporte mit Tankfahrzeugen.
- 835 oder 82 % waren ADR-Transporte.

Die große Anteil von ADR-Transporten ist die Folge der gezielten Vorauswahl und Verzicht auf die Erfassung von Transporten ohne gefährliche bzw. mit bereits bekannten ungefährlichen Chemikalien.

Bild 9/2/1:
Stückguttransporte/Tankfahrzeuge
langjährige Entwicklung



9.2.2 Mängel

Anhang 9/ 6

35 oder

ca. 4 % (1993: ca. 5 %, 1992: ca. 7 %) der umfassend kontrollierten ADR-Transporte waren undeklarierte Gefahrguttransporte !
(trotz Kennzeichnungspflicht nicht mit Warntafeln gekennzeichnet)

305 oder

ca. 63 % (1993: ca.68 %, 1992: ca.62 %) dieser Transporte wiesen Mängel auf.

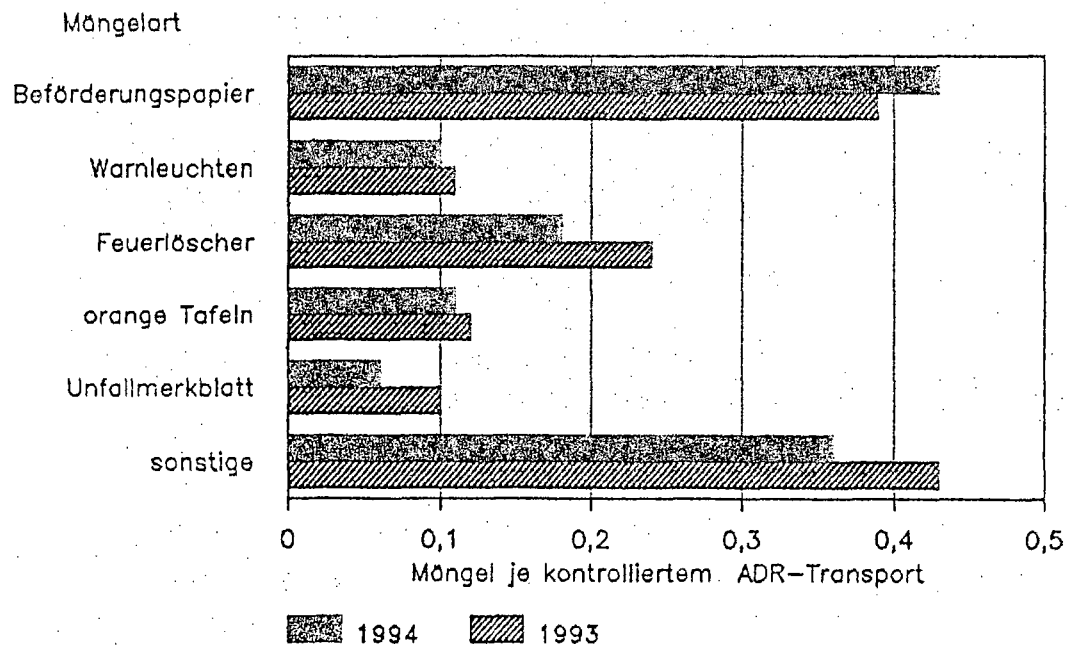
Tabelle 9.2 Umfassende Ladungskontrollen - Transportart/Mängel 1994

Transportart	Stückgut		Tank		ADR		Mängel pro ADR-Transport	
	Anzahl 1994	Anzahl 1993	Anzahl 1994	Anzahl 1993	Anzahl 1994	Anzahl 1993	1994	1993
ADR-Transporte	351	430	484	267	835	637		
Mängel:								
Beförderungspapier	106	174	252	72	358	246	0,43	0,39
Warnleuchten	13	53	69	14	82	67	0,10	0,11
Feuerlöscher	55	120	94	33	149	153	0,18	0,24
orange Tafeln	22	66	71	8	93	74	0,11	0,12
Unfallmerkblatt	11	47	40	15	51	62	0,06	0,10
sonstige	130	161	173	114	303	275	0,36	0,43
Gesamt	337	621	699	256	1036	877	1,24	1,38

In der obenstehenden Tabelle werden nur die Mängel von ADR-Transporten angegeben. Der Mangel "fälschliche Verwendung von Gefahrenhinweisen" scheint hier nicht auf.

Im Vergleich zum Vorjahr ist mit Ausnahme des Beförderungspapier eine Verbesserung bei der Mängelquote zu vermuten.

Bild 9/2/2:
Umfassende Ladungskontrollen –
ADR-Transporte / Mängel 1994 und 1993



9.2.3 Aufteilung auf Bundesländer und Grenzübergänge

Anhang 9/ 8

Tabelle 9.3 Umfassende Ladungskontrollen und Bundesland 1994

Bundesland	B	K	N	O	S	St	T	V	W	Gesamt
Kontrollen	126	30	-	-	133	59	546	123	-	1017
Prüftage	40	5	3	-	20	34	106	28	-	236
Kontrollen/Tag	3	6	-	-	7	2	5	4	-	4,2
undeklariert	2	1	-	-	9	1	19	3	-	35
% undeklariert	1,6	3,3	-	-	6,8	1,7	3,5	2,4	-	3,4

- 1) Tirol: Höchste Anzahl der Einsatztage infolge besonderer Transitbelastung
 2) Vorarlberg: Ergänzung der Kontrollen durch Streifen mit der Gendarmerie

Die zusätzlichen Prüftage wurden vorwiegend in Tirol (+37 Tage) und im Burgenland (+16 Tage) geleistet. Die kleine Anzahl von Gefahrguttransporten an einigen Kontrollorten führte zum Rückgang in Niederösterreich (-4).

Auffällig ist der große Anteil entdeckter undeklarierte Gefahrguttransporte in Salzburg, der auf die erst mit 28.11.1994 an die sonst im Bundesgebiet beobachtete und geübte Vorgangsweise bei der Ahndung zurückgeführt wird (früher keine Anzeige bei Verstößen von Ausländern im Zuge der Einreise).

Tabelle 9.4 Umfassende Ladungskontrollen und Kontrollort 1994

Grenzübergang	Kontrollen pro Tag	SG (%) 1)	TF (%) 2)	ADR-Gut (%)	davon OM (%) 3)	undekl. (%) 4)	zurück (%) 5)
Nickelsdorf /B	3,5 (3)	45	55	92 (93)	31 (34)	2 (2)	1 (2)
Arnoldstein /K	6 (5)	40	60	93 (69)	43 (11)	4 (0)	4 (0)
Walserberg /S	7 (9)	62	38	93 (81)	40 (35)	7 (6)	8 (5)
Spielfeld St	7	45	55	95	21	5	5
Arlberg /T	3,5	89	11	96	56	0	0
Brenner /T	6 (6)	63	37	69 (76)	33 (31)	5 (9)	4 (3)
Kiefersfeldn /T	10 (8)	83	17	95 (90)	40 (35)	4 (2)	0 (6)
Hörbranz /V	5 (3)	69	31	92 (85)	41 (44)	3 (2)	0 (4)

- (??) Vorjahreswerte 1) Stückguttransporte 2) Tankfahrzeuge
 3) ohne Mängel, bezogen auf die Anzahl der ADR-Transporte
 4) undeklariert, bezogen auf die Anzahl der ADR-Transporte; Mangel konnte anlässlich Kontrolle behoben werden
 5) Zurückweisung, bezogen auf die Anzahl der ADR-Transporte; Mangel konnte anlässlich Kontrolle nicht behoben werden ! Diese Zahl konnte nicht immer vollständig erfaßt werden.

9.2.4 ADR-Klassen und Grenzübergang

Anhang 9/ 9

Tabelle 9.5 Umfassende Ladungskontrollen - ADR Klasse und Kontrollort 1994

Grenzübergang	K l a s s e n												
	1	2	3	4			5		6		7	8	9
				1	2	3	1	2	1	2			
Nickelsdorf /B	2	6	87	3	0	3	1	0	14	0	0	16	3
Arnoldstein /K	0	2	13	2	0	0	1	0	4	0	0	4	1
Walserberg /S	1	22	78	4	0	0	4	3	21	1	0	39	1
Spielfeld /St	0	12	6	0	0	2	0	0	1	0	0	2	0
Arlberg /T	0	10	34	0	1	4	1	1	6	1	1	10	0
Brenner /T	9	21	149	11	3	1	4	4	39	1	2	79	8
Kiefersfelden /T	0	3	30	2	1	0	1	3	7	0	1	25	3
Hörbranz /V	0	22	68	0	3	5	3	1	12	0	0	29	3
Sonstige /?	0	19	51	0	0	0	3	0	5	1	0	14	1
Gesamt	2	117	516	22	8	15	18	12	109	4	4	218	20
Verteilung [%]	1,1	11	48	2	1	1	2	1,1	10	0,4	0,4	20	2

48 % des gesamten geprüften Aufkommens waren Transporte der Klasse 3, danach folgen Transporte der Klassen 8 und 6.1.

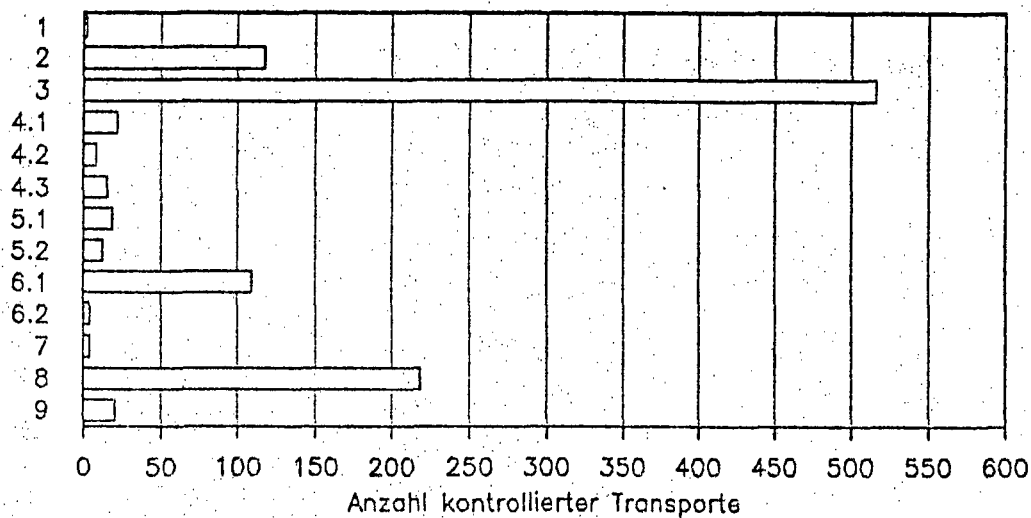
Transporte Klasse 6.2 wurden nur in Ausnahmefällen erfaßt.

Im Vergleich zum Vorjahr: mehr Klasse 3 - und weniger Klasse 6.1 Transporte

Bild 9/2/4:

ADR-Klassenverteilung
kontrollierter Fahrzeuge

Klasse



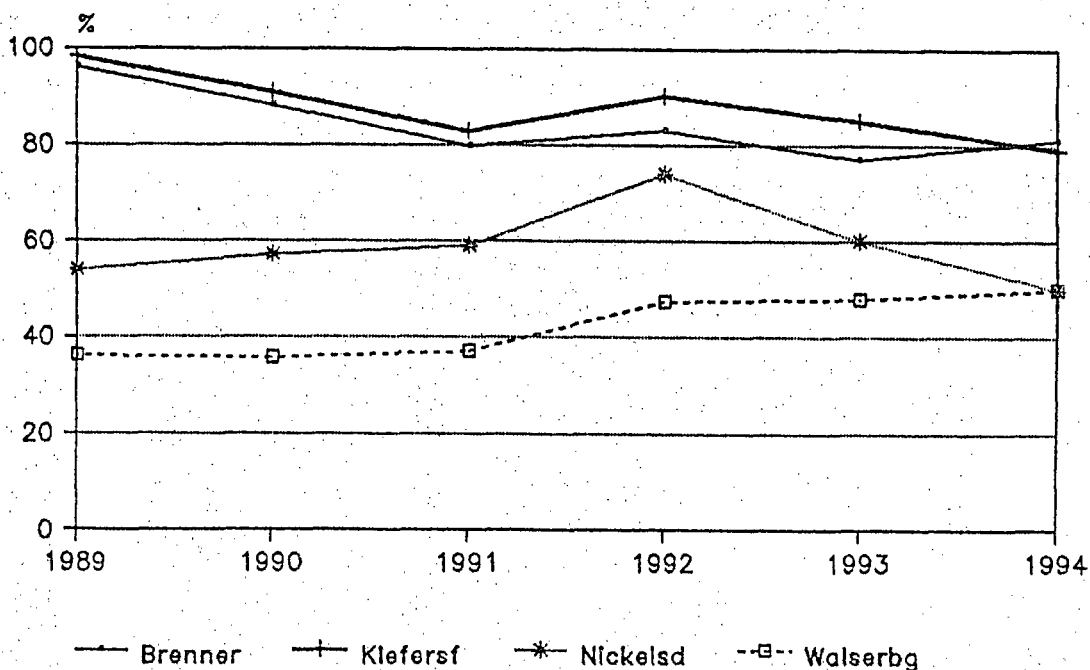
9.2.5 Transit-Export-Import

Anhang 9/10

Tabelle 9.6 Umfassende Ladungskontrollen - Transit/Export/Import
Anzahl der geprüften Transporte

Grenzübergang Kontrollort	Transit	Export	Import	Sonstige 1)
Nickelsdorf /B	57	34	21	2
Arnoldstein /K	6	6	16	2
2) Walserberg /S	66	1	59	7
Spielfeld /St	5	9	4	2
Arlberg /T	4	7	17	17
3) Brenner /T	348	3	54	26
2) Kiefersfeldn/T	46	-	6	6
3) Hörbranz /V	28	6	72	-

- 1) Leere (ungereinigte) Tankfahrzeuge oder Tankcontainer bzw. Werksverkehr A - A
 2) ausschließlich Einreise kontrolliert!
 3) überwiegend Einreise kontrolliert!

Bild 9/2/5:
Geprüfte Transporte – Transitanteil
langjährige Entwicklung

9.2.6 Zulassungsstaat, kontrollierte Fahrzeuge und Mängel

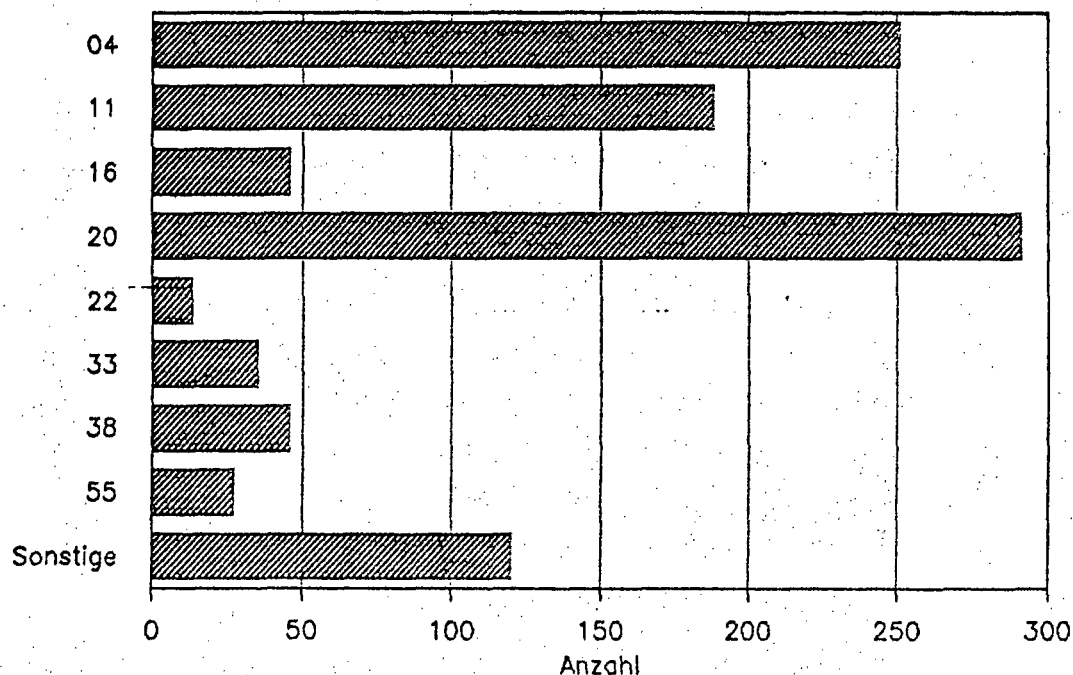
Anhang 9/11

Zulassungsstaat, codiert	04	11	16	20	22	33	38	55	??	GES
Kontrollierte Fzge.	251	188	46	291	13	35	46	27	120	1017

Mängel nach Nationalität in % :

Beförderungspapier:	36	37	41	26	8	57	39	48	43	35
Unfallmerkblatt:	5	5	9	3	-	9	7	7	8	5
Tafeln:	10	6	7	7	-	9	11	15	19	9
Leuchten:	8	6	4	3	-	14	11	22	19	8
Feuerlöscher:	11	10	13	14	31	26	17	26	24	15
Personenbeförderung:	3	1	2	<1	8	6	-	-	5	2
Schutzausrüstung:	7	5	7	4	8	3	13	30	13	7
Unterlegkeil:	<1	1	2	-	-	3	-	4	6	1
Verpackung:	3	2	4	4	-	9	4	4	9	4
Bezettelung:	2	5	2	3	-	3	9	4	10	4
Lenkerausbildung:	1	1	-	1	-	-	-	-	1	1
B.3-Bescheinigung:	2	1	2	1	-	3	-	-	2	1
Gefahrenzettel:	4	4	7	5	-	6	7	-	3	4
Tankschild:	2	1	-	3	-	3	9	-	-	2
Füllungsgrad:	1	-	-	1	-	-	11	-	-	1

Bild 9/2/6/1:
Zulassungsstaat und Zahl kontrollierter
Fahrzeuge

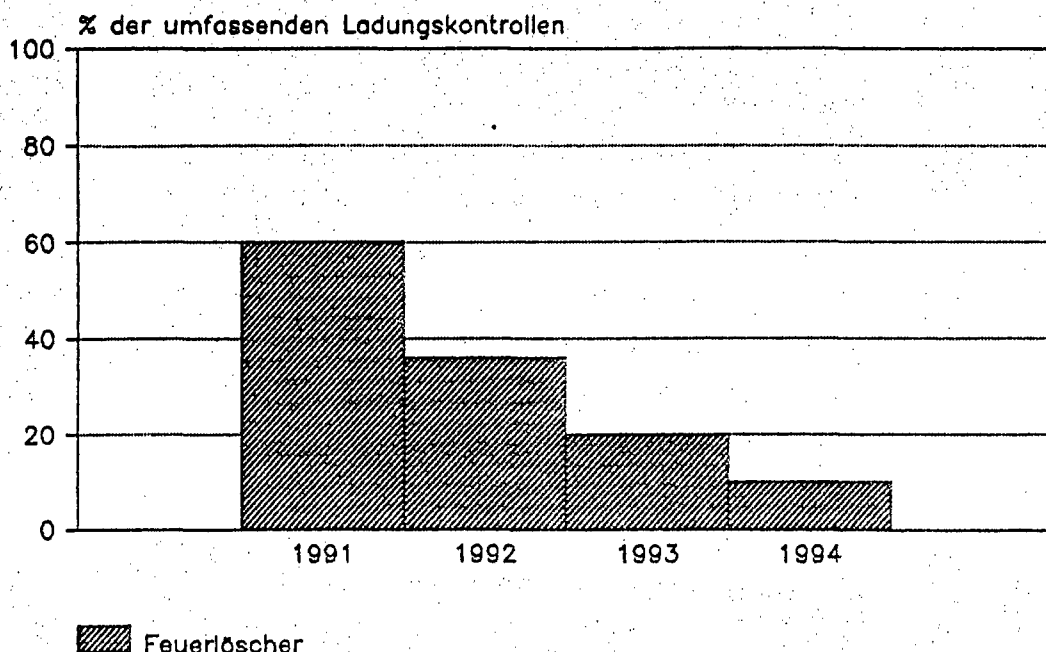


Anhang 9/12

Kommentar zur zuletzt angeführten Tabelle

Zulassung in (11): Feuerlöscherbeanstandung nur mehr 10 %;
hier ist offensichtlich der Nutzen der Weitergabe der Beobachtungen,
sowohl an die inländischen-, als auch die infragekommenden
ausländischen Kontrollorgane
in Verbindung mit entsprechenden Prüfschwerpunkten und Kontrollhäufigkeit nachgewiesen
(1991: 60 %, 1992: 36 %, 1993: 20 %)

Bild 9/2/6/2:
Entwicklung der Beanstandungsquote
Feuerlöscher Nation(11), Kontrollort 7-?



Zulassung in (20): im internationalen Vergleich sehr gut
Zulassung in (22): im internationalen Vergleich sehr gut
Zulassung in (3? - 5?): allgemein mehr Mängel

9.2.8 Abfallwirtschaftsgesetz

Die Grüne Liste und die relativ große Anzahl von Bescheiden haben die Situation bei Abfalltransporten erleichtert.
Die festgestellten Verdachtsfälle wurden dem BMfUJF mitgeteilt.

9.3. Konkrete beispielhafte Fälle

Anhang 9/13

1. Hörbranz 20.04.1994 16:00 Uhr
Kraftwagenzug transportiert Chemikalien der Klassen 4.3 und 3 fälschlich mit Kleinmengenvermerk:
 - Kennzeichnung fehlt
 - Beförderungspapier unvollständig
 - Schutzausrüstung fehltÜberprüfung und Nachfrage bei der Firma ergibt, daß ein Fehler im Computerprogramm der Herstellerfirma Netto- statt Bruttomengen ausrechnet.
2. Walserberg 04.05.1994 15:15 Uhr
Kleintransporter befördert chemischen Stoff der Klasse 8/53 c.
 - Kennzeichnung fehlt
 - Sämtliche Papiere fehlen
 - Sämtliche Ausrüstungsgegenstände fehlen
 - Ladungssicherung mangelhaft
3. Nickelsdorf 21.06.1994 16:50 Uhr
Sattelkraftfahrzeug transportiert Pflanzenschutzmittel der Klasse 6.1/83 c.
 - Kennzeichnung fehlt
 - sämtliche Papiere fehlen
 - sämtliche Ausrüstungsgegenstände fehlen
 - Bezettung nach ADR fehltDer Transport wurde daher zurück gewiesen.
4. Brenner 07.07.1994 18:40 Uhr
Sattelkraftfahrzeug transportiert chemische Substanz der Klasse 6.1/90 c.
 - Kennzeichnung fehlt
 - sämtliche Papiere fehlen
 - ein Teil der Schutzausrüstung fehlt
 - Bezettung nach ADR fehltNachfrage bei der italienischen Herstellerfirma ergibt, daß der LD-Wert für Ratten und nicht der bekannte für Humantoxizität herangezogen wurde.
5. Arnoldstein 19.09.1994 14:30 Uhr
Tankfahrzeug transportiert Dieseltreibstoff Klasse 3/32 c.
 - Riß in der Tankwand
 - Produktbezeichnung fehlt am Beförderungspapier
 - Schrauben eines Domverschlusses abgerissen
 - Überprüfung der Feuerlöscher fehlt
 - letzte Überprüfung fehlt oder nicht am Tankschild eingetragen
6. Karawankentunnel 22.09.1994 15:30 Uhr
Sattelkraftfahrzeug transportiert chemische Substanzen der Klasse 8.
 - Kennzeichnung fehlt
 - Papiere fehlenSchnelltest ergibt Gefahrgut. Nachträgliche Untersuchung im stationären Labor bestätigt dies. Nachfrage bei der deutschen Herstellerfirma ergibt, daß dort die Einstufungstests falsch durchgeführt wurden.
7. Brenner 08.11.1994 09:20 Uhr
Sattelkraftfahrzeug transportiert Chemikalie der Klasse 3/32 c mit zusätzlicher giftiger Wirkung.
 - Kennzeichnung fehlt
 - alle Papiere fehlenMitgeführtes Sicherheitsdatenblatt bestätigt alle Eigenschaften als Gefahrgut. Rückfrage bei der italienischen Herstellerfirma zeigt, daß dort überhaupt kein aktuelles ADR vorhanden ist!

Anhang 9/14

8. Brenner 18.11.1994 11:30 Uhr
Kraftwagenzug transportiert Körperpflege-Produkte. Kontrolle ergibt Spraydosen der Klasse 2/10/b2.
 - Kennzeichnung fehlt
 - sämtliche Papiere fehlen
 - sämtliche der Schutzausrüstung fehlt
 - Bezettelung nach ADR fehlt
9. Brenner 24.11.1994 12:20 Uhr
Sattelkraftfahrzeug transportiert Chemiekalie der Klasse 4.1, die beim Erhitzen explosionsgefährlich ist.
 - Kennzeichnung fehlt
 - Chemische Bezeichnung am Beförderungspapier fehlt
 - Absendervermerk fehlt
10. Telefonische Anfrage des Zollamts Niederndorf 09.12.1994 11:32 Uhr
Beförderung einiger Chemikalien mit bekannten Namen war aufgefallen. Es handelte sich um Stoffe der Klasse 8/42b. Aufgrund dieser Anfrage kann ein nicht gekennzeichnete Gefahrguttransport ohne die nötigen Papiere aufgedeckt werden.

Kommentar zu den beispielhaft angeführten Fällen

Die angeführten Beispiele zeigen auf, daß es auch bei großen Herstellern von chemischen Produkten massive Probleme gibt.

So wurden im Beispiel 6 die Stoffe nicht klassifiziert, weil eine Produktserie nur stichprobenweise und mit ungeeigneten Testparametern untersucht wurde.

Im Beispiel 4 wurde das Produkt nicht eingestuft, weil Rn 2600 ADR falsch ausgelegt wurde und die hohe Humantoxizität neben der relativ geringen LD50 (oral Ratte) unberücksichtigt blieb.

Beispiel 1 war auf einen Programmfehler bei der Erstellung des Beförderungspapiers zurückzuführen.

Bei Beispiel 10 wurden wesentliche Informationen offensichtlich nicht an den Zwischenhändlern (Absender) weitergegeben.

In derartigen Fällen wurde stets direkter Kontakt zu den Verantwortlichen (Betriebsleiter, Laborleiter) aufgenommen und damit weit mehr als ein punktueller Erfolg erzielt. Die zugehörigen Diskussionen zeigten, daß auf dieser Ebene kaum behördliche Kontrollen existieren und eine Eigenkontrolle allein nicht ausreicht.

Beispiel 10 zeigt auch, daß gut ausgebildete und hochmotivierte Zoll- und Zollwachebeamte oder Gendarmen mithilfe fernmündlicher Auskünfte einen effektiven Einsatz leisten können. Der Chemiker kann dann mit den entsprechenden Informationen direkt mit dem verantwortlichen Chemiker des Herstellers die Einstufung diskutieren und klären.

9.4 Langjährige Entwicklung der Prüfungen und Prüftage in den einzelnen Bundesländern

Anhang 9/15

Bild 9/4/1:
Ladungskontrollen/Prüftage – Burgenland
langjährige Entwicklung

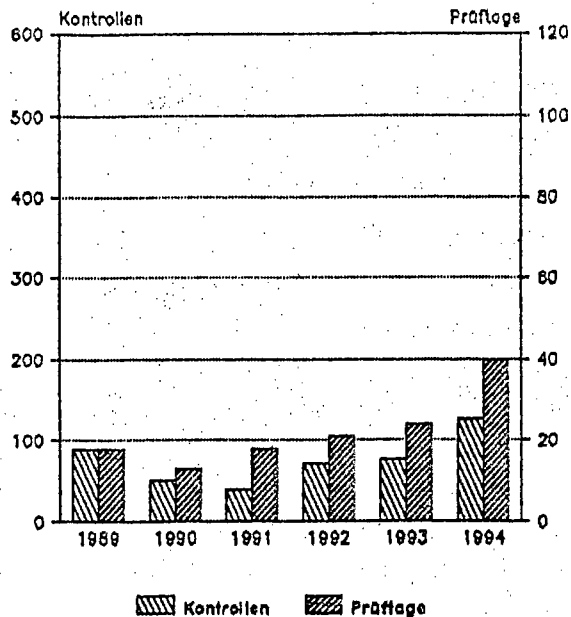


Bild 9/4/2:
Ladungskontrollen/Prüftage – Kärnten
langjährige Entwicklung

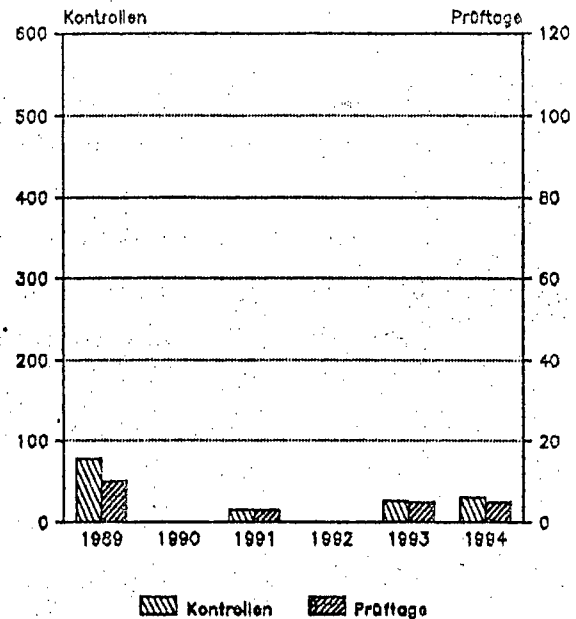


Bild 9/4/3:
Ladungskontrollen/Prüftage – Niederösterreich
langjährige Entwicklung

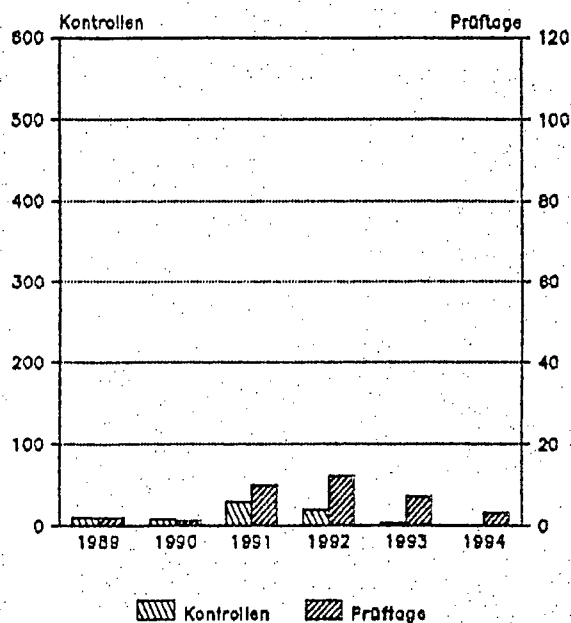
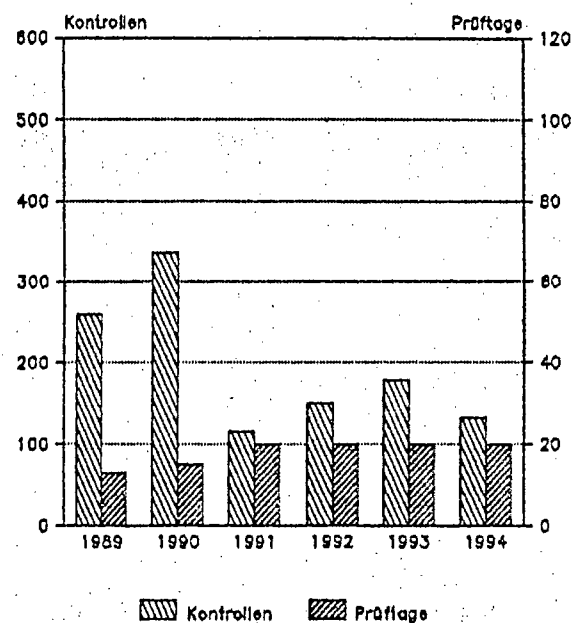


Bild 9/4/5:
Ladungskontrollen/Prüftage – Salzburg
langjährige Entwicklung



Anhang 9/16

Bild 9/4/6:
Ladungskontrollen/Prüftage – Steiermark
langjährige Entwicklung

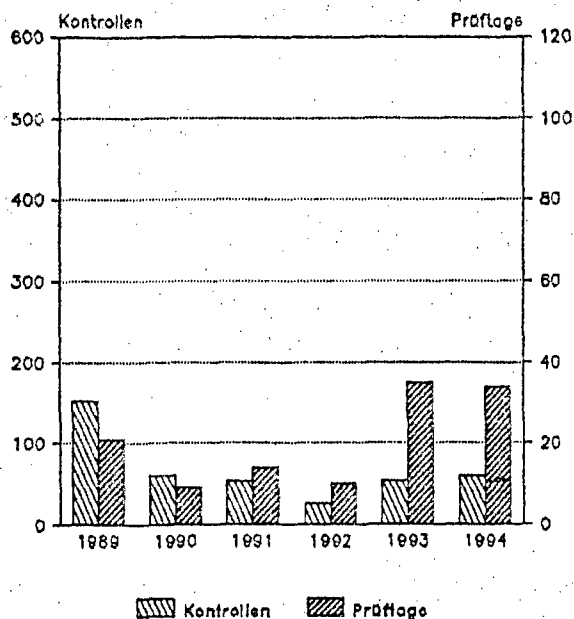


Bild 9/4/7:
Ladungskontrollen/Prüftage – Tirol
langjährige Entwicklung

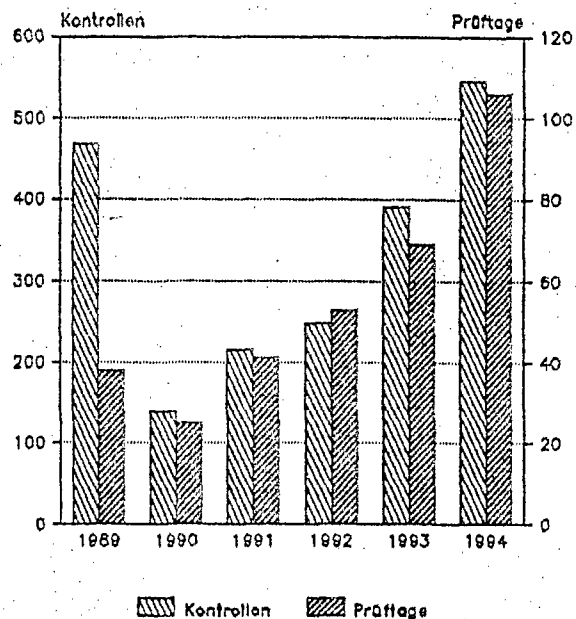


Bild 9/4/8:
Ladungskontrollen/Prüftage – Vorarlberg
langjährige Entwicklung

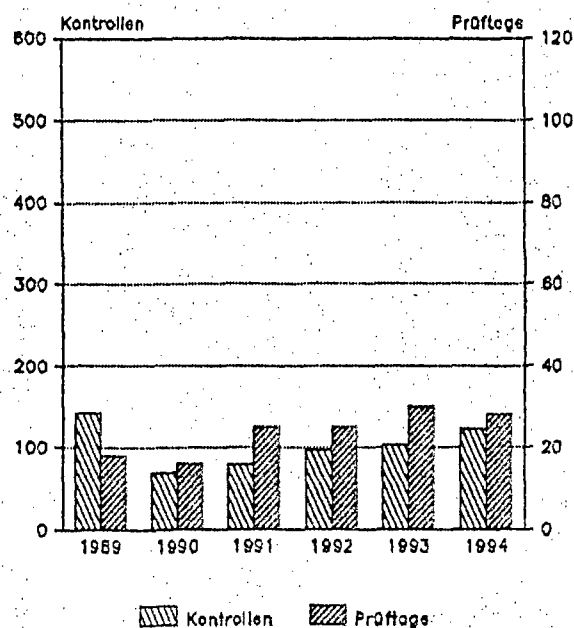
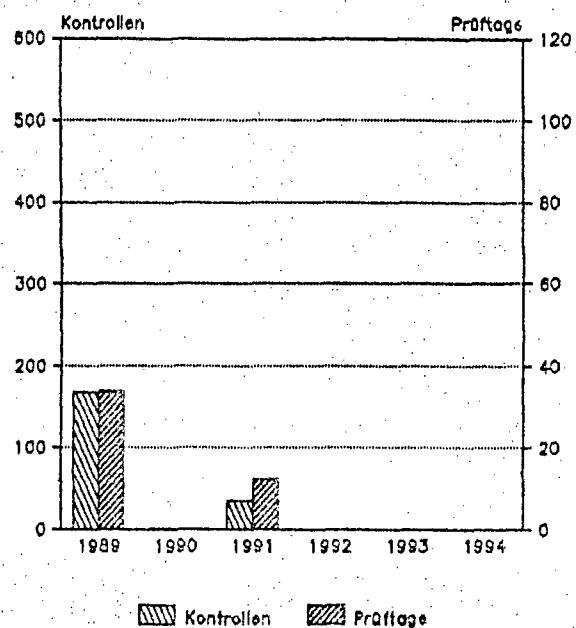


Bild 9/4/9:
Ladungskontrollen/Prüftage – Wien
langjährige Entwicklung



3 E 146 E

9. MOBILE LADUNGSPRÜFUNG

Anhang 9/ 1

Die mobile Ladungsprüfung ist eine Entwicklungsarbeit der BPA. Dieses Modell wurde auch 1992 weiter verbessert und ausgebaut.

Mit diesem Konzept hat Österreich Standards gesetzt, die auch in der EG als vorbildlich angesehen werden:

Auszug: 51.Tagung der ECE-ITC-Arbeitsgruppe WP.15 (ADR)
26.-30.Okt.1992 in Genf

"Auf Anfrage des belgischen Vertreters, ob in der EG-Verordnung auch an (mobile) Ladungskontrollen gedacht sei, erklärte der Vertreter der EG-Kommission, daß die Frage untersucht worden sei (Studie von Bossard Consultants) und die Nützlichkeit derartiger Kontrollen außer Zweifel stehen. Wie die Studie jedoch auch erwiesen hat, seien die Kosten für die Anschaffung und den Betrieb derartiger Labors so hoch, daß eine EG-weite generelle Verpflichtung vorerst nicht in Betracht gezogen werden kann."

Für die Weiterentwicklung des Kontrollsystems wird eine gute Kooperation mit den Nachbarländern angestrebt. Der Erfahrungsaustausch mit Nordrhein-Westfalen, wo ein nahezu identisch ausgestattetes Prüffahrzeug seit 2 Jahren im Einsatz ist, die Teilnahme an Straßen- und Betriebskontrollen in Nordrhein-Westfalen und Bayern, sowie eine Besprechung mit der BAG dienten der Weiterentwicklung der Kontrollmethoden. Auch mit Delegationen anderer Nachbarstaaten (Schweiz, Slowenien, Tschechoslowakei, Ungarn) fanden Besprechungen statt.

9.1 Zusammenfassung

611 umfassende Ladungskontrollen an 141 Einsatztagen

wurden durchgeführt.

Diese Kontrollen umfaßten Transporte, die laut Ladungspapier Gefahrgut transportierten und/oder Verdachtsmomente verursachten. Darüberhinaus wurden zusätzlich viele Fahrzeuge kontrolliert, die kein ADR-Gut transportierten (Lebensmittel, Gebrauchsgegenstände, etc) und daher nicht zahlenmäßig dokumentiert wurden; Ebenso sind die Routinekontrollen der Ausrüstung bzw. Ausstattung von Gefahrguttransporten unter Annahme der richtigen Kennzeichnung durch die KFZ-Sachverständigen nicht in diesen Zahlen enthalten.

Trotz des erhöhten Personalstandes im Bereich Chemie konnte aufgrund der Modifikation des Einsatzes 1992, mit vermehrten Einsatztagen an Kontrollorten an der Ostgrenze und geringerem Gefahrgutaufrücken, sowie der notwendigen Einschulung der 1992 aufgenommenen Mitarbeiter nur eine geringfügige Steigerung der umfassenden Ladungskontrollen gegenüber den Vorjahren erzielt werden.

Die Effizienz der Kontrollen ist gewährleistet durch die Vorauswahl verdächtiger Transporte durch geschultes Personal des Zolls bzw. der Gendarmerie und die gute Zusammenarbeit der Sachverständigen Chemie mit diesen Organen, sowie durch das Engagement der Mitarbeiter.

Nur mit einem derartigen Modell können viele, nur schwer erkennbare, Verstöße aufgedeckt werden.

Anhang 9/ 2

Bei Zweifeln an der richtigen Klassifizierung der Ladung, bzw. wenn undeklarierte Ladungen auf gefährliche Komponenten untersucht werden sollten, wurden Proben von Ladungen gezogen und im Labor ganz oder teilweise analysiert.

Unbekannte Substanzen wurden mit Röntgenfluoreszenz-Analyse und/oder der Gaschromatographie-Massenspektroskopie analysiert und die Inhaltsstoffe festgestellt.

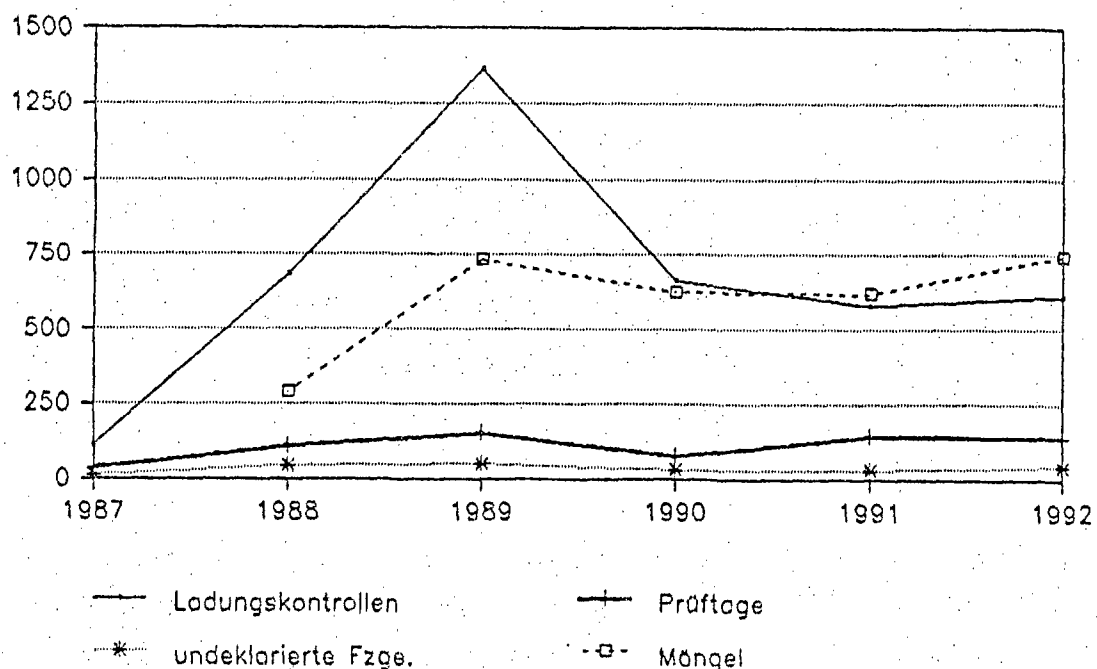
Für die Kontrolle der richtigen Klassifizierung war oft nur die Bestimmung des Flammpunktes, der Ätzwirkung oder der Viskosität nötig.

Tabelle 9.1 Umfassende Ladungskontrollen – Übersicht langjährige Entwicklung

	1987	1988	1989	1990	1991	1992
Ladungskontrollen	112	682	1364	663	580	611
Prüftage	35	108	152	76	143	141
undeklarierte Fzge.	12	44	50	29	29	41
Mängel	*)	288	732	626	618	742

*) Nicht erfaßt im Jahr der Indienststellung

Bild 9/1/1:
Umfassende Ladungskontrollen
langjährige Entwicklung



9.2 Ergebnisse

Anhang 9/ 3

9.2.1 Transportart

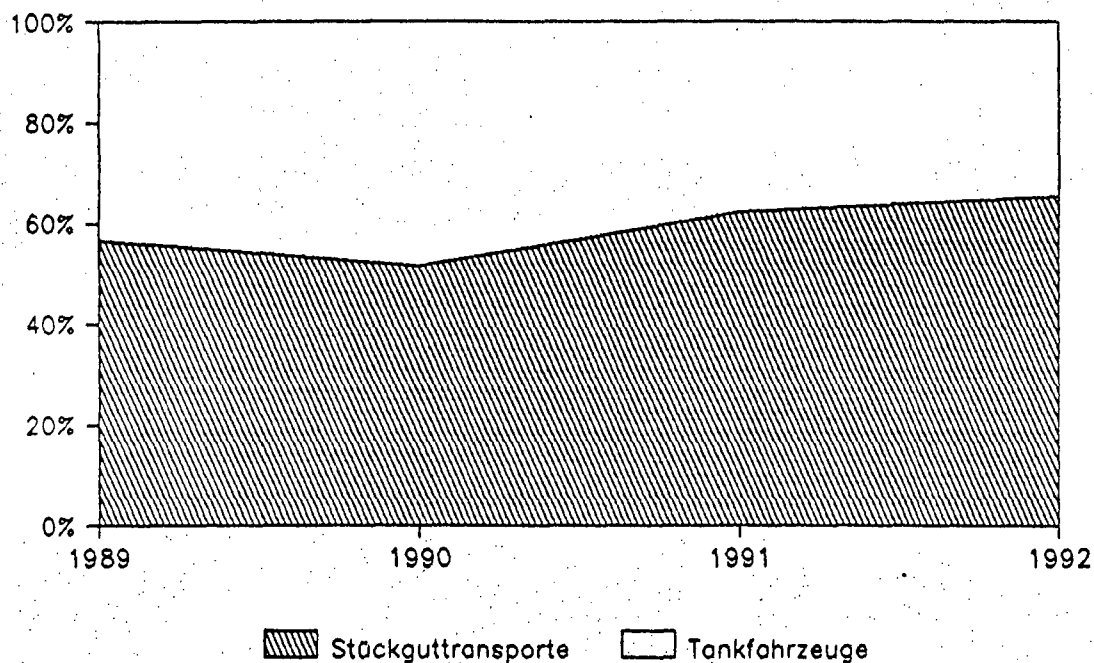
Von den 611 umfassenden GGSt/ADR-Kontrollen (100 %) betrafen

- ca. 65 % (398) Stückguttransporte und
- ca. 35 % (213) Transporte mit Tankfahrzeugen.

558 oder 91 % waren ADR-Transporte.

Die hohe Anzahl an ADR-Transporten ist die Folge der gezielten Vorauswahl und Verzicht auf die Erfassung von Transporten ohne Chemikalien bzw. mit ungefährlichen Chemikalien.

Bild 9/2/1:
Stückguttransporte/Tankfahrzeuge
langjährige Entwicklung



9.2.2 Mängel

Anhang 9/ 4

41 oder

ca. 7 % (im Vorjahr ca. 5 %) der umfassend kontrollierten ADR-Transporte waren undeklarierte Gefahrguttransporte !
(trotz Kennzeichnungspflicht nicht mit Warntafeln gekennzeichnet)

344 oder

ca. 62 % (im Vorjahr ca. 55 %) dieser Transporte wiesen Mängel auf.

Tabelle 9.2 Umfassende Ladungskontrollen -
Transportart/Mängel 1992

Transportart	Stückgut		Tank		ADR	
	Anzahl	% 1)	Anzahl	% 1)	Anzahl	% 1)
ADR-Transporte	359	64	199	36	558	100
Mängel:		% 2)		% 3)		% 4)
Beförderungspapier	141	25	33	19	174	24
Warnleuchten	59	10	10	6	69	9
Feuerlöscher	121	21	22	12	143	19
orange Tafeln	69	12	13	7	82	11
Unfallmerkblatt	40	7	9	5	49	7
andere	135	24	90	51	225	30
GESAMT	565	100	177	100	742	100

1) bezogen auf die Gesamtzahl der ADR-Transporte

2) bezogen auf die Gesamtzahl der Stückgutmängel

3) bezogen auf die Gesamtzahl der Tankmängel

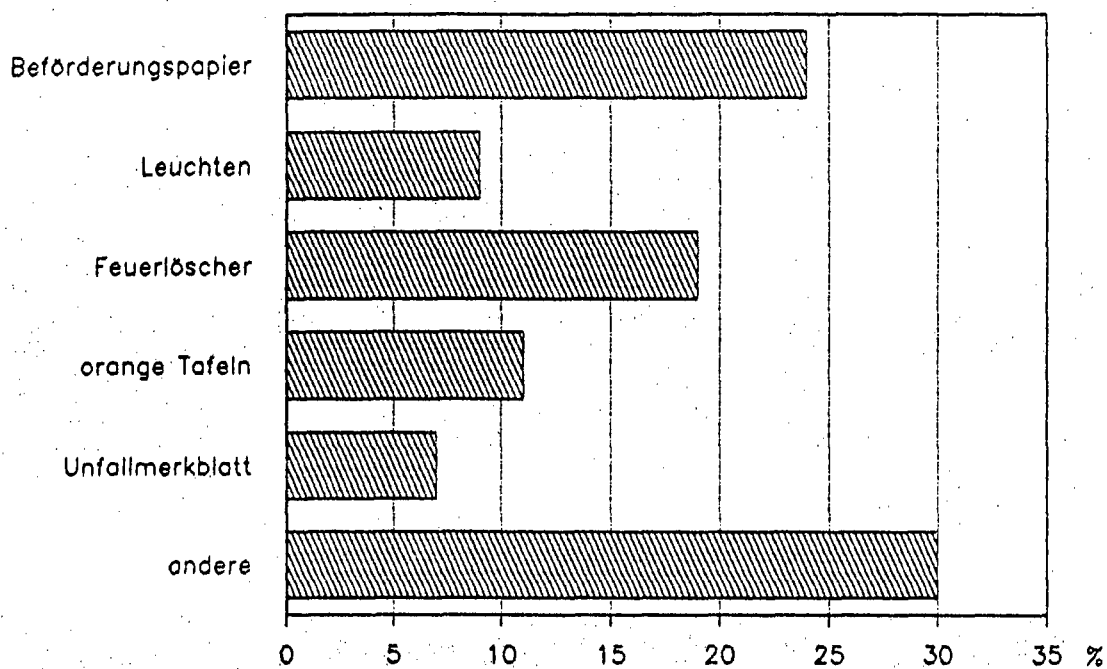
4) bezogen auf die Gesamtzahl der Mängel

In der obenstehenden Tabelle werden nur die Mängel von ADR-Transporten angegeben. Der Mangel "fälschliche Verwendung von Gefahrenhinweisen" scheint hier nicht auf.

Die Verteilung der verschiedenen Mängel entspricht in etwa jener des Vorjahres.

Für Tankfahrzeuge wurden trotz strengerer Vorschriften (B.3-Bescheinigung, Lenkerausbildung) deutlich weniger Mängel als bei Stückguttransporten festgestellt. Die Mängel bei Beförderungspapier und Feuerlöscher waren bei Tankfahrzeugen niedriger als im Vorjahr, bei Stückguttransporten deutlich größer.

Bild 9/2/2:
Umfassende Ladungskontrollen –
ADR-Transporte/Mängel 1992



9.2.3 Aufteilung auf Bundesländer und Grenzübergänge

Anhang 9/ 6

Tabelle 9.3 Umfassende Ladungskontrollen und Bundesland 1992

Bundesland	B	K	N	O	S	St	T	V	W	GESAMT
Kontrollen	71		19		150	26	248	97		611
Prüftage	21		12		20	10	53	25		141
Kontr./Tag	3,4		1,6		7,5	2,6	4,7	3,9		4,3
undeklarierte	4		2		19	1	10	5		41
undekl./Tag	0,2		0,1		1,0	0,1	0,2	0,2		0,3
% undekl.	5,6		10,5		12,7	3,8	4,0	5,2		6,7

- 1) Salzburg: auffälliger Anteil undeklarierte Gefahrguttransporte bei der Einreise (Anstieg gegenüber Vorjahr)
- 2) Tirol: Höchste Anzahl der Einsatztage infolge besonderer Transitbelastung
- 3) Vorarlberg: Ergänzung der Kontrollen durch Streifen mit der Gendarmerie

Tabelle 9.4 Umfassende Ladungskontrollen und Grenzübergang 1992

Grenzübergang	Kontrollen pro Tag	SG (%) 1)	TF (%) 2)	ADR-Gut (%)	davon OM (%) 3)	undekl. (%) 4)	zurück (%) 5)
Nickelsdorf /B	3	61	39	92	32	5	2
6) Drasenh. /N	1	38	63	75	33	17	0
Walserberg /S	8	75	25	85	27	15	10
Brenner /T	4	56	44	94	36	5	6
Kiefersfelden/T	6	63	37	94	52	1	5
Hörbranz /V	6	58	42	93	49	6	2
7) Tisis /V	3	95	5	92	47	3	0

- 1) Stückguttransporte
- 2) Tankfahrzeuge
- 3) ohne Mängel, bezogen auf die Anzahl der ADR-Transporte
- 4) undeklariert, bezogen auf die Anzahl der ADR-Transporte; Mangel konnte anlässlich der Kontrolle behoben werden.
- 5) Zurückweisung, bezogen auf die Anzahl der ADR-Transporte; Mangel konnte anlässlich der Kontrolle nicht behoben werden.
- 6) geringes Gefahrgutaufkommen
- 7) Tätigkeit um Streifenfahrten mit der Gendarmerie erweitert

9.2.4 ADR-Klassen und Grenzübergang

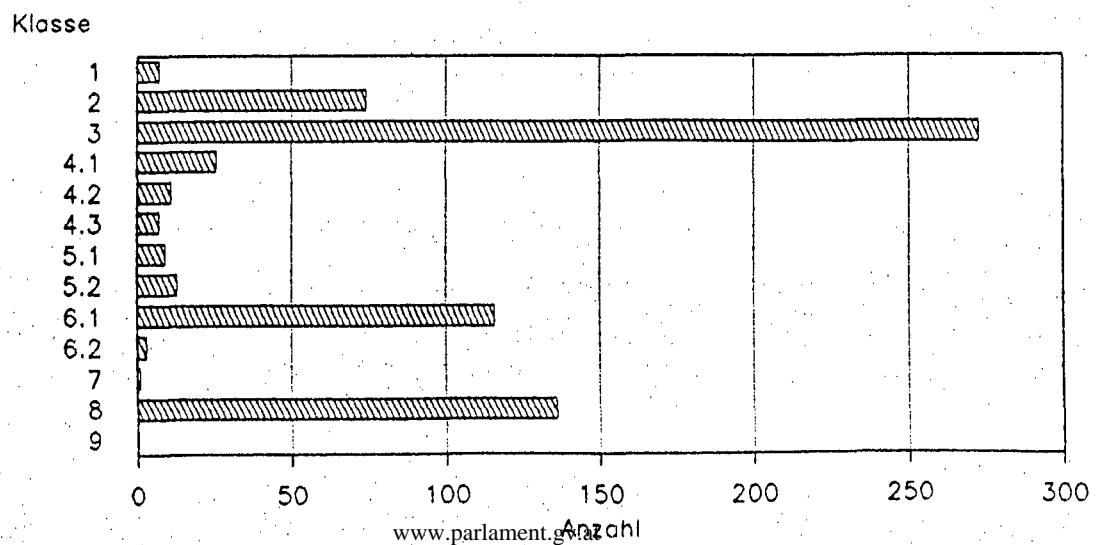
Anhang 9/ 7

Tabelle 9.5 Umfassende Ladungskontrollen -
ADR Klasse und Grenzübergang 1992

Grenzübergang	K l a s s e n												
	1	2	3	4			5		6		7	8	9
				1	2	3	1	2	1	2			
Nickelsdorf /B		7	31	2	1	1	2		12		1	9	
Rattersdorf /B		2	5									3	
Drasenhofen /N		2							4			1	
Walserberg /S	4	11	59	5	3		4	4	31			37	
Spielfeld /St				1									
Brenner /T	1	9	46	5	2	1	1	5	27			33	
Kiefersfelden/T		10	37	7		1	1	3	26	2		17	
Hörbranz /V		11	29	3	4	2			5			13	
Tisis /V		5	25						4			10	
Sonstige	2	17	41	3	1	2	1	1	7	1		13	
GESAMT	7	74	273	26	11	7	9	13	116	3	1	136	
Verteilung %		11	40	3					17			20	

40 % des gesamten geprüften Aufkommens waren Transporte der Klasse 3, danach folgen Transporte der Klasse 6.1 und 8. Transporte Klasse 6.2 wurden nur in Ausnahmefällen erfaßt (gravierende Mängel). Normalerweise erfolgte die Kontrolle durch Grenztierärzte.

Bild 9/2/4:
ADR-Klassenverteilung
kontrollierter Fahrzeuge



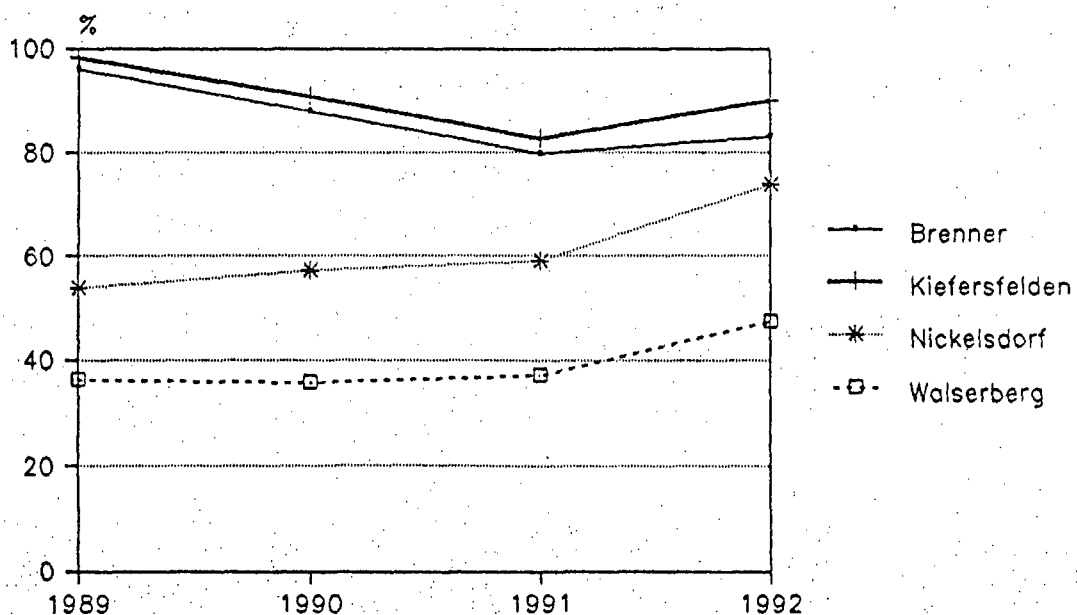
9.2.5 Transit-Export-Import

Anhang 9/ 8

Tabelle 9.6 Umfassende Ladungskontrollen – Transit/Export/Import
Anzahl der geprüften Transporte

Grenzübergang Kontrollort	Transit	Export	Import	Sonstige 1)
Nickelsdorf /B	45	8	4	4
Rattersdorf /B	7	3	–	–
Drasenhofen /N	–	3	3	2
2) Walserberg /S	71	–	68	11
Spielfeld /St	1	2	1	1
3) Brenner /T	100	–	19	1
2) Kiefersf. /T	81	–	6	3
3) Hörbranz /V	13	3	43	–
Tisis /V	8	6	22	1

- 1) Leer-ungereinigte Tankfahrzeuge oder Tankcontainer bzw. Werksverkehr A – A
 2) ausschließlich Einreise kontrolliert!
 3) überwiegend Einreise kontrolliert!

Bild 9/2/5:
Geprüfte Transporte – Transitanteil
längjährige Entwicklung

9.2.6 Zulassungsstaat, kontrollierte Fahrzeuge und Mängel

Anhang 9/ 9

	D	I	PL	A	FLZ	H	YU	TR	SON	GES
Zulassungsstaat, codiert	04	11	16	20	22	33	39	55		
Kontrollierte Fzge.	153	66	46	172	14	21	29	35	75	611
Mängel nach Nationalität in % :										
Beförderungspapier:	26	30	37	23	29	33	20	54	28	28
Unfallmerkblatt:	8	2	17	6	7	10	17	17	5	8
Tafeln:	10	17	15	8	7	19	17	26	23	13
Leuchten:	6	17	4	7	21	14	24	20	20	11
Feuerlöscher:	8	36	26	14	21	19	21	69	44	23
Personenbeförderung:	2	0	7	2	0	0	0	9	0	2
Schutzausrüstung:	0	0	0	1	0	0	0	0	0	>1
Unterlegkeil:	2	0	0	0	0	5	10	6	5	2
Verpackung:	5	12	7	9	0	0	3	6	8	7
Bezettelung:	7	3	19	5	0	19	10	11	7	7
Lenkerausbildung:	0	3	4	1	0	0	0	0	0	1
B.3-Bescheinigung:	5	5	2	2	7	5	3	0	3	3
Gefahrenzettel:	1	11	7	5	0	5	0	3	1	4
Tankschild:	3	0	2	6	0	5	0	0	0	3
Füllungsgrad:	2	2	0	4	0	0	0	0	3	2

Feststellungen zu den geprüften Transporten:

Zulassung in (04): relativ geringe Zahl von Mängeln, jedoch erheblicher Anteil mangelhafter Beförderungspapiere und verdeckter oder falscher Kennzeichnung (vermutlich auf die Strafpraxis im betreffenden Zulassungsstaat und bei der Einreise nach Salzburg zurück zu führen)

Zulassung in (11): nur mehr in 36 % der Fälle wurde kein ordnungsgemäßer Feuerlöscher mitgeführt (1991: 60 % !)

Zulassung in (16): Anstieg mangelhafter Beförderungspapiere

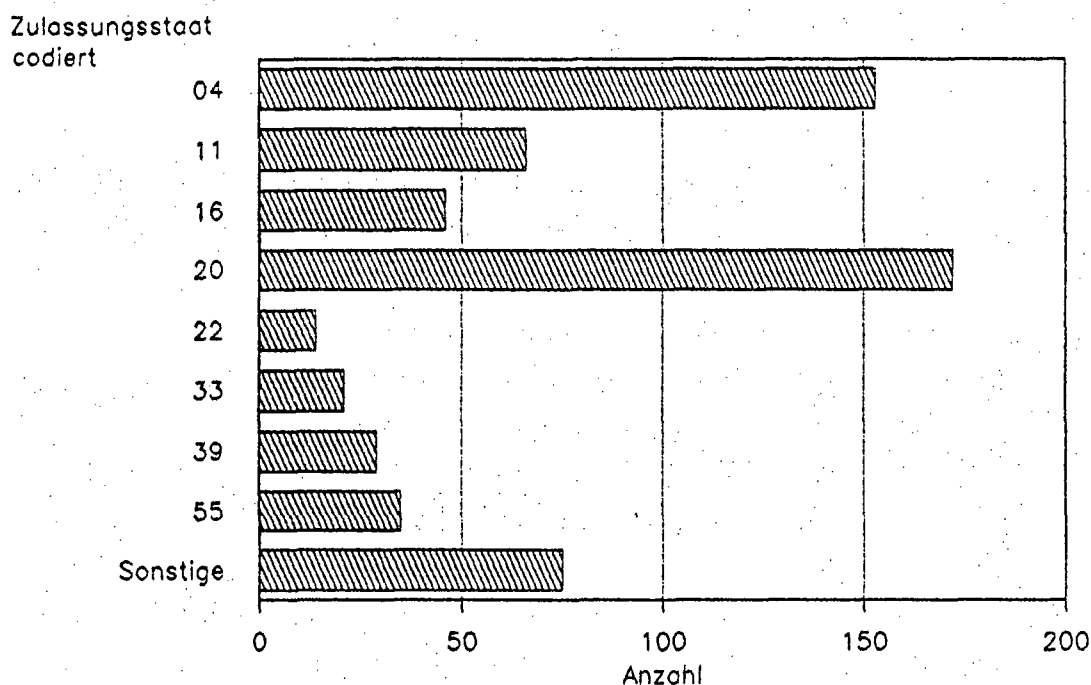
Zulassung in (20): ca. 15 % verfügten nicht über eine besondere Überprüfung

Zulassung in (33): relativ viele mangelhafte Beförderungspapiere und undeklarierte Gefahrguttransporte

Zulassung in (55): Beförderungspapier in der Hälfte der Fälle mangelhaft; viele undeklarierte Gefahrguttransporte; defekte oder nicht vorhandene Feuerlöscher (69 % !)

Anhang 9/10

Bild 9/2/6:
Zulassungsstaat – kontrollierte
Fahrzeuge



9.2.8 Verstöße gegen finanzrechtliche Vorschriften

Bei Fahrzeugen, zugelassen in (33) wurden an den Grenzübergängen Nickelsdorf, Walserberg, Tisis und Hörbranz Kraftstoffkontrollen durchgeführt und dabei etliche Fälle von mißbräuchlicher Verwendung von Heizöl als Kraftstoff aufgedeckt.

9.2.9 Verstöße gegen das Abfallwirtschaftsgesetz

Bei Transporten von Abfällen wurde nicht nur hinsichtlich ADR, sondern auch hinsichtlich AWG kontrolliert. Es zeigte sich, daß dieses vielfach noch nicht bekannt ist.

9.3. Konkrete Fälle und Kommentar

Anhang 9/11

1. 03.03.1992 - Hörbranz
Kraftwagenzug transportierte Reinigungsmittel der Kl. 6.1/15c (enthält Methylenchlorid) und Kl. 8/42b (enthält Kaliumhydroxid).
Der Transport war undeklariert und führte weder Beförderungspapiere, noch Unfallmerkbblätter oder Schutzausrüstung (Feuerlöscher) mit.
2. 30.09.1992 - Walserberg
Kraftwagenzug transportierte Schwefel in loser Schüttung (Kl. 4.1/2a).
Das Unfallmerkblatt fehlte, die Ladung trat an den beschädigten Bordwänden aus und war auf Anhängerkupplung und Brems-trommeln (Brandgefahr!)
3. 24.09.1992 - Brenner
Kraftwagenzug transportierte Bariumcarbonat der Kl. 6.1/60c. Beide Blinkleuchten waren defekt. Die Verpackungen (Säcke) waren aufgerissen und der giftige Stoff trat aus.
4. 20.07.1992 - Nickelsdorf
Kleinlastwagen transportierte Feuerzeuge (Druckgaspackungen Kl. 2/10b2).
Da sie nicht unter Randnummer 2201 a) fallen, war der Transport undeklariert. Sämtliche Ausrüstungsgegenstände fehlten.
5. 28.04.1992 - Kiefersfelden
Kraftwagenzug transportierte Di-(4-tert.-butylcyclohexyl)peroxyd carbonat.
Die Klassifizierung als Kl. 5.2/14b war falsch (diese Klassifizierung gilt erst ab 1. Jän. 1993 in Österreich). Ein bilaterales Abkommen konnte nicht vorgelegt werden. Der Transport wurde zurückgewiesen.
6. 15.09.1992 - Hörbranz
Tankwagen mit Dieselöl besaß eine B.3.-Bescheinigung die fälschlich auf 3 Jahre ausgestellt war (nur für 1 Jahr möglich). Das Fahrzeug wurde zurückgewiesen, weil die Jahresfrist bereits abgelaufen war.
7. 03.09.1992 - Arlberg
Kraftwagenzug transportierte Waren der Klassen 2/14, 3/32c und 3/3b. Einige Verpackungen waren nicht UN-geprüft. Zu einer Klasse waren keine Unfallmerkbblätter vorhanden.
8. 29.06.1992 - Brenner
Tankwagen transportierte Natriumchlorit 25 % der Kl. 5.1/4c. Orange Gefahrentafel war nur vorne angebracht; die Bezeichnung war falsch; weiters fehlten die Unfallmerkbblätter und die Ausrüstung. Der Lenker besaß keine Lenkerausbildung. Das Zollamt Brenner wurde nur aus zolltechnischen Gründen (Ausfuhr und sofortige Einfuhr) angefahren !!!
9. 24.03.1992 - Walserberg
Tankwagen transportierte Kalkmilch 40 % der Kl. 8/46c. Eine Kammer war nur zu 60 % gefüllt. Eine nationale Ausnahme besteht nur für die BRD.

Anhang 9/12

10. 30.09.1992 - Walserberg

Kraftwagenzug transportierte Bleiverbindungen der Kl.6.1/62c. Der Transport war undeklariert, die Verpackungen waren nicht UN-geprüft und nicht bezettelt. Giftige Stoffe waren teilweise ausgetreten.

Kommentar zu den beispielhaft aufgeführten Fällen:

Verpackung:

Wie Beispiel 3., 7. und 10. zeigen, wurden teilweise nicht UN-geprüfte Verpackungen benützt, aber auch geprüfte Verpackungen stellen die minimal Voraussetzung an Stabilität dar und erfordern optimale Ladungssicherung und Verteilung. Die erforderlichen Gefahrezettel sind oft nicht angebracht oder werden mit den Symbolen nach Chemikaliengesetz verwechselt.

Füllungsgrad:

Tankwagen werden immer wieder mit unzulässig geringem (siehe 9.) oder zu hohem Füllstand angetroffen. Die gefährlichen Auswirkungen der Schwallwirkung werden häufig bewußt in Kauf genommen, weil insbesondere Stoffe hoher Dichte sonst nicht geladen werden könnten.

Undeklariert:

Wie bei 1., 4., 5. und 10. werden Waren die unter das ADR fallen ohne entsprechende Kennzeichnung und Sicherheitsausrüstung transportiert und stellen so ein großes Sicherheitsrisiko dar. Auch die schlechte Kenntnis der Beförderer über die Kleinmengenverordnung und die Ausnahmen nach Randnummern ..01a) führen dazu, daß Gefahrgut undeklariert transportiert wird.

Beförderungspapier:

Nicht vorhandene (1.) oder schlechte Beförderungspapiere führen dazu, daß oft nur ein ausgebildeter und für ADR Aufgaben geschulter Chemiker feststellen kann, ob ein Stoff Gefahrgut darstellt oder nicht. Selbst die Unterscheidung von chemischen Namen und Handelsnamen erfordert chemisches Fachwissen.

Besondere Zulassung:

Die für Tankfahrzeuge notwendige B.3-Bescheinigung wurde teilweise von Behörden im Inland (6.) und in Deutschland mit falscher Gültigkeitsdauer ausgestellt (Gültigkeit lt. ADR nur genau ein Jahr). Oft wurde auch kein genaues Datum, sondern nur ein Monat für den Ablauf genannt.

Bezettelung:

Wie bei Beispiel 10. ist die Kennzeichnung und Klassifizierung der Waren nach nationalen Gesetzen (hier Großbritannien) oder für den Seeweg ausgerichtet. Die daraus entstehenden Widersprüche mußten durch ein Telefongespräch des Sachverständigen mit der Firma in England geklärt werden.

Ausblick 1993

Anhang 9/13

Aufgrund des zunehmenden Personalstandes wurde das zweite Labor bestellt; es wird vermutlich im Februar 1993 geliefert.

Damit ist 1993 eine verstärkte Präsenz an der Staatsgrenze zu erwarten, trotzdem jedoch wird immer ein Chemiker für Anfragen, vor allem der Behörden bzw. den diesen zur Verfügung stehenden Organen der öffentlichen Sicherheit, sowie von Firmen, in der BPA erreichbar sein.

Gemäß den in der Novelle 1993 des ADR auftauchenden neuen Prüfmethoden für die Klassen 4.1, 4.2, 4.3 und 5.1 wird das stationäre Labor in der BPA erweitert, um vermehrt normgerechte Überprüfungen durchführen zu können.

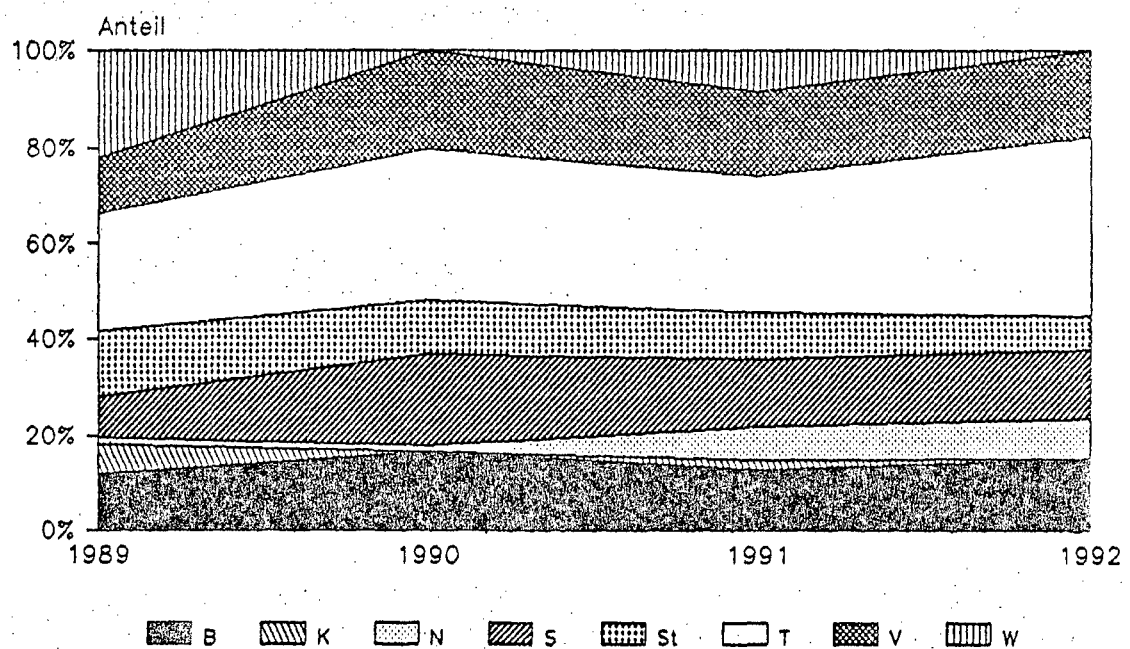
Anhang 9/14

Ergänzung zu Anhang 9:

Graphische Darstellungen zur Zahl der Prüfungen und Einsatztage
in den Bundesländern:

Bild 9/0/0

Prüftage und Prüfort/Bundesland 1989-92
Entwicklung der relativen Anteile



Anhang 9/15

Bild 9/0/1:
Ladungskontrollen/Prüftage - Burgenland
langjährige Entwicklung

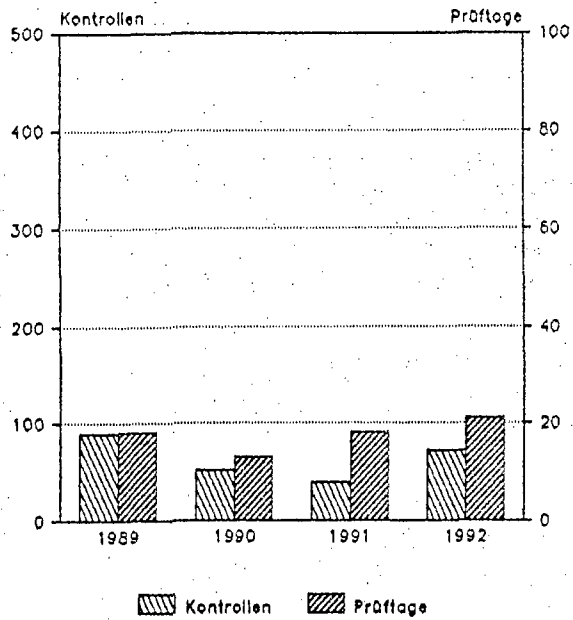


Bild 9/0/2:
Ladungskontrollen/Prüftage - Kärnten
langjährige Entwicklung

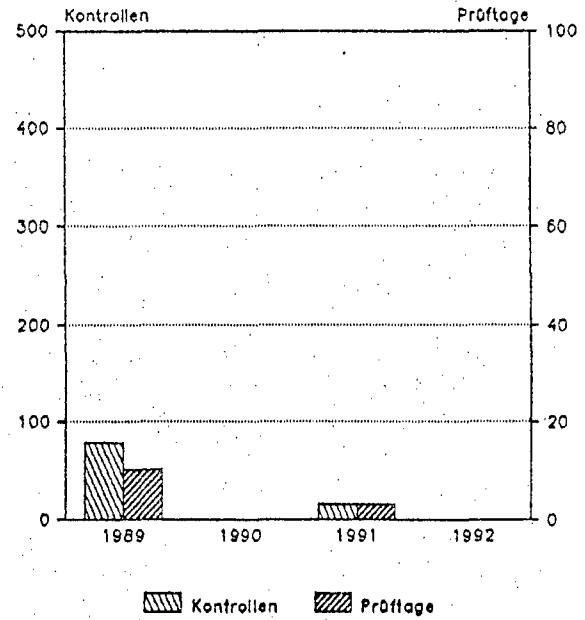


Bild 9/0/3:
Ladungskontrollen/Prüftage - NO
langjährige Entwicklung

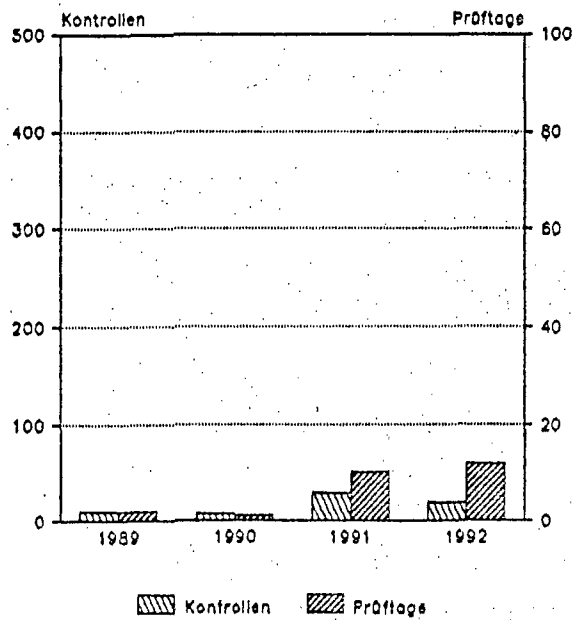
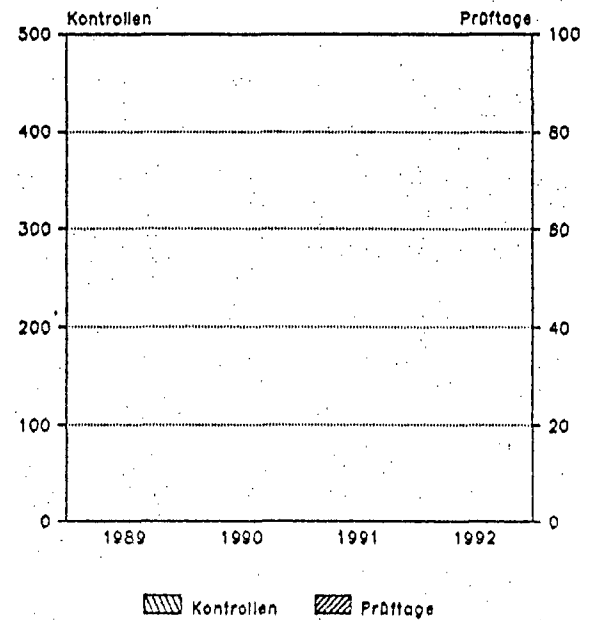


Bild 9/0/4:
Ladungskontrollen/Prüftage - OO
langjährige Entwicklung



Anhang 9/16

Bild 9/0/5:
Ladungskontrollen/Prüftage - Salzburg
langjährige Entwicklung

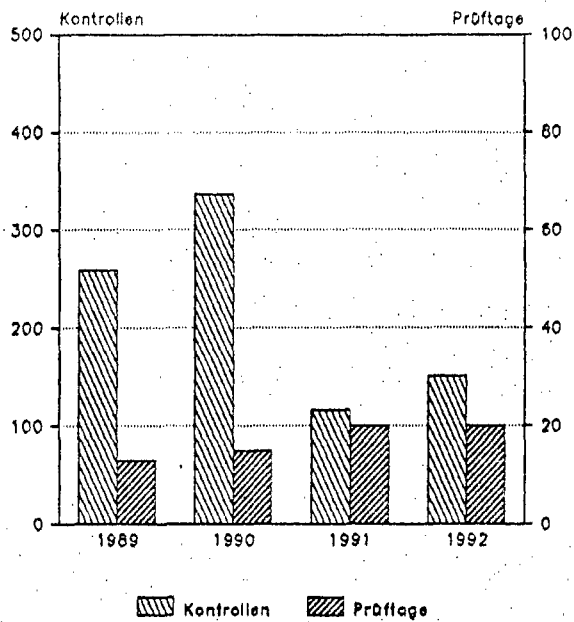


Bild 9/0/6:
Ladungskontrollen/Prüftage - Steiermark
langjährige Entwicklung

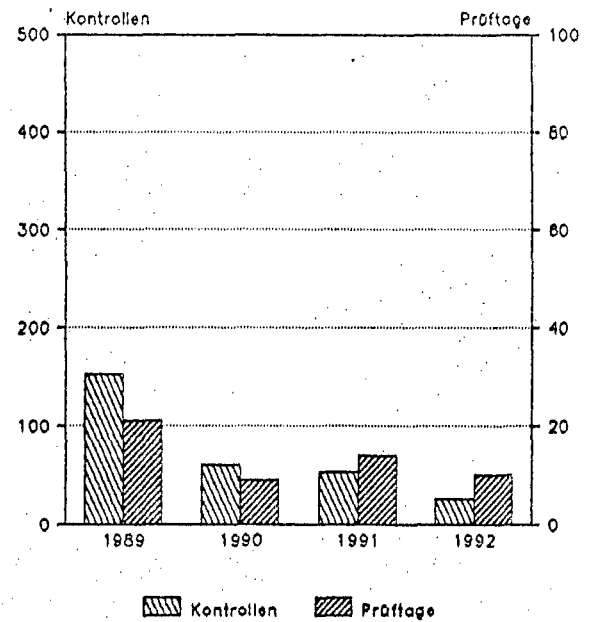


Bild 9/0/7:
Ladungskontrollen/Prüftage - Tirol
langjährige Entwicklung

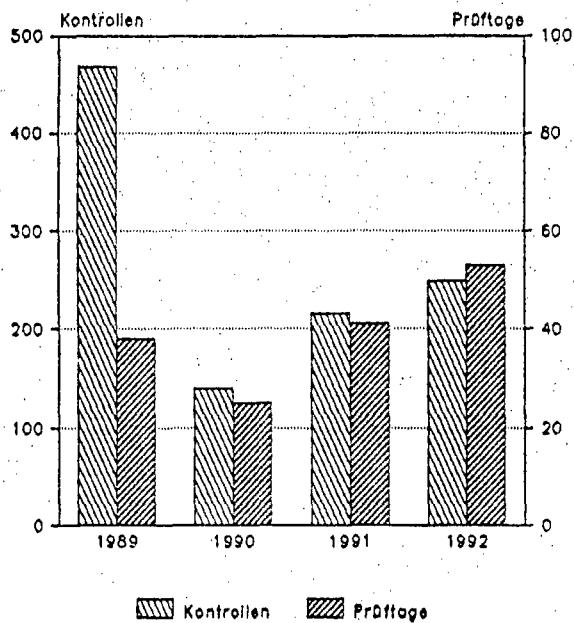
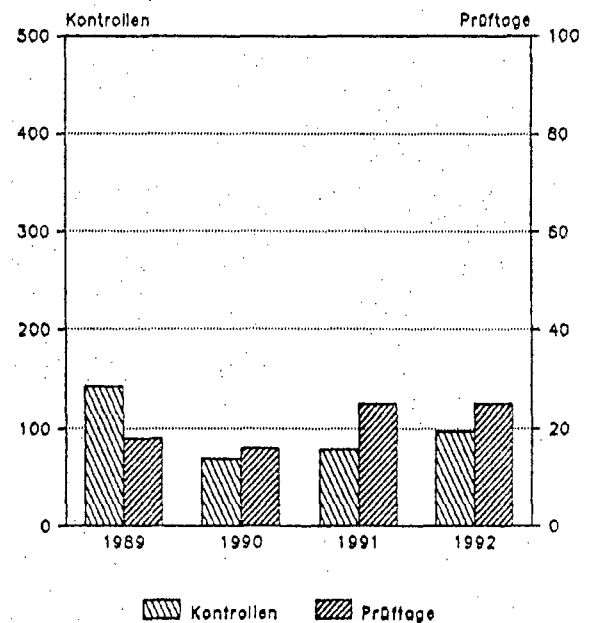


Bild 9/0/8:
Ladungskontrollen/Prüftage - Vorarlberg
langjährige Entwicklung



Anhang 9/17

Bild 9/0/9:
Ladungskontrollen/Prüftage - Wien
langjährige Entwicklung

