



**II-1472 der Beilagen zu den Stenographischen Protokollen
des Nationalrates XVI. Gesetzgebungsperiode**

REPUBLIK ÖSTERREICH
Der Bundesminister für Verkehr

Pr.Z1. 5907/3-1-1984

631/AB

1984-05-16

zu 638/J

ANFRAGEBEANTWORTUNG

betreffend die schriftliche Anfrage
der Abg. Dietrich und Genossen,
vom 29.3.1984, Nr. 638/J-NR/1984,
"Transport gefährlicher Güter"

Ihre Anfrage beeindre ich mich, wie folgt zu beantworten:

Zu Frage 1:

Die in Österreich für den Transport gefährlicher Güter auf der Straße und auf der Schiene geltenden Rechtsvorschriften haben ein hohes technisches Niveau und sind in jeder Beziehung ausreichend, um den bei solchen Transporten entstehenden besonderen Gefahren wirksam zu begegnen.

Die Beförderung gefährlicher Güter mit Kraftfahrzeugen unterliegt nicht nur den kraftfahrrechtlichen Bestimmungen, sondern darüber hinaus einer Reihe von Spezialvorschriften. Es sind dies vor allem das "Europäische Übereinkommen über die internationale Beförderung gefährlicher Güter auf der Straße" (ADR) und das "Bundesgesetz über die Beförderung gefährlicher Güter auf der Straße" (GGSt).

Diese Vorschriften regeln sehr genau

- die Verpackung und Kennzeichnung der gefährlichen Güter,
- die notwendige Ausrüstung und Kennzeichnung der Kraftfahrzeuge,
- die Ausbildung der Lenker,
- das Verhalten der Lenker während des Transportes sowie bei Zwischenfällen und
- welche Transportpapiere mitzuführen sind.

- 2 -

Weiters werden darin Sanktionen für die Mißachtung der Normen festgelegt.

Die Vollziehung der genannten Bestimmungen liegt jedoch ausschließlich bei den Ländern. Dem Bundesministerium für Verkehr kommen lediglich Koordinierungsaufgaben zu (z.B. die Durchführung von Länderkonferenzen, um die Zusammenarbeit und den Erfahrungsaustausch der Länder untereinander und mit dem Bundesministerium für Verkehr zu verstärken und eine einheitliche Vollziehung sicherzustellen). Es wäre wünschenswert, daß die in diesem Zusammenhang vom Verkehrsressort gewährte Hilfestellung von den Ländern in verstärktem Maße angenommen würde.

Der Transport gefährlicher Güter auf der Schiene wird durch die "Internationale Ordnung für die Beförderung gefährlicher Güter mit der Eisenbahn" (RID) - sowohl für den internationalen als auch den nationalen Bereich - eingehend und detailliert geregelt. Die rasante Entwicklung auf dem Produktionssektor "Gefährliche Güter" (jährlich werden Hunderte neuer Substanzen erzeugt) und im Bereich der Verpackungstechnologie erfordert jedoch eine kontinuierliche Überprüfung und Überarbeitung dieser Vorschriften auf internationaler Ebene, wobei eine weitestgehende Harmonisierung zwischen den einzelnen Verkehrsträgern angestrebt wird.

Der Sicherheitsstandard der einschlägigen Vorschriften muß als sehr hoch bezeichnet werden. Auf Grund der letzten Änderung des RID dürfen für die meisten gefährlichen Güter künftig nur noch Gefahrengutverpackungen verwendet werden, die von staatlich autorisierten Prüfanstalten nach den im Anhang V des RID enthaltenen einheitlichen Kriterien geprüft und zugelassen worden sind.

- 3 -

Zu Frage 2:

Die Vollziehung und damit auch die Überwachung der Einhaltung der Vorschriften für den Transport gefährlicher Güter auf der Straße obliegt - wie schon zu Frage 1 ausgeführt - ausschließlich den Ländern. Das bringt insofern gewisse Probleme mit sich, als dieser Sachbereich dort in der Regel nicht durch hauptberuflich damit befaßte Fachbeamte bearbeitet, sondern "bloß" in den bestehenden kraftfahrrechtlichen Abteilungen "mitbehandelt" wird.

Voraussetzung für eine noch wirksamere Vollziehung dieser äußerst spezialisierten Vorschriften wäre jedoch, daß in jedem Land zumindest ein Sachbearbeiter ausschließlich mit der Behandlung der sich bei der Beförderung gefährlicher Güter ergebenden Probleme betraut würde. Auf diese Weise könnte die Überwachung der Beförderung gefährlicher Güter noch effektiver gestaltet werden. Das Bundesministerium für Verkehr ist ständig bemüht, in diesem Sinne auf die Länder einzuwirken.

Auf der Schiene unterliegen Gefahrguttransporte vom Absender bis zum Empfänger - bzw. vom Grenzeintritts- bis zum Grenzaustrittsbahnhof - einer großen Zahl technischer und transportrechtlicher Kontrollen. Die mit der Manipulation bzw. dem Transport gefährlicher Güter befaßten Mitarbeiter werden laufend geschult. Diese Aufgabe nimmt ein bei der Generaldirektion der ÖBB eingerichteter, fachdienstübergreifender "Arbeitskreis für gefährliche Güter" wahr.

Zu Frage 3:

Es steht wohl außer Diskussion, daß - unbeschadet der Möglichkeit, das Transportmittel frei zu wählen - die Verlagerung des Transportes gefährlicher Güter von der Straße auf die Schiene auch in Österreich vorrangiges Ziel der Verkehrspolitik ist. In diesem Sinne wurden gerade in den letzten Jahren - insbesondere auch durch

- 4 -

entsprechende Investitionen - vermehrte Anstrengungen unternommen, um die Erreichung dieses Ziels zu unterstützen. So ist zum Beispiel die Erweiterung der Lichtraumprofile im Arlbergtunnel auf 3,7 m Eckhöhe bereits abgeschlossen. Auf dieser Strecke ist daher in Zukunft der Transport von LKW bis zu der genannten Eckhöhe auf Spezialtragwagen der ÖBB möglich (Rollende Landstraße). Auch sind die ÖBB schon derzeit in der Lage, die für einen vermehrten Transport gefährlicher Güter auf der Schiene erforderlichen zusätzlichen Betriebsmittel zur Verfügung zu stellen. In diesem Zusammenhang sei auch auf die von mir im Herbst 1983 bei der Konferenz der Europäischen Verkehrsminister angekündigte Errichtung von Transitkorridoren für den Güterverkehr verwiesen.

Österreich ist als Unterzeichner des ADR international verpflichtet, den Transport gefährlicher Güter mit LKW insoweit zuzulassen, als die Bestimmungen dieses Obereinkommens beachtet werden. Die Vorschriften des ADR lassen jedoch jeder Vertragspartei die Möglichkeit, den Transport gefährlicher Güter an bestimmte Routen zu binden bzw. eine allgemeine Bewilligungspflicht zu normieren. Denkbar wäre etwa auch die Verpflichtung, sich der "Rollenden Landstraße" zu bedienen. Neben den ständigen Bemühungen, den Transport gefährlicher Güter vermehrt auf die Schiene zu verlagern, sind daher derzeit auch Vorarbeiten im Gange, um diese Möglichkeiten voll auszuschöpfen.

Wien, 1984 05 15
Der Bundesminister

