

1150 der Beilagen zu den stenographischen Protokollen des Nationalrates XIV. GP

1979 01 09

Regierungsvorlage**Bundesgesetz vom XXXXXXX über die Beförderung gefährlicher Güter auf der Straße — GGSt**

Der Nationalrat hat beschlossen:

I. ABSCHNITT**Anwendungsbereich, Anwendung des ADR und Begriffsbestimmungen****Anwendungsbereich**

§ 1. (1) Dieses Bundesgesetz ist anzuwenden auf:

1. die Beförderung gefährlicher Güter mit Kraftfahrzeugen und Anhängern auf Straßen mit öffentlichem Verkehr (§ 1 Abs. 1 StVO 1960),
 2. die Kraftfahrzeuge, Anhänger und die dazugehörigen Tanks, die zur Beförderung dieser Güter bestimmt sind oder mit denen auf solchen Straßen gefährliche Güter befördert werden,
 3. den Verkehr mit diesen Fahrzeugen,
 4. die mit diesen Fahrzeugen beförderten gefährlichen Güter, soweit diese nicht dem Betrieb des Fahrzeuges oder seiner Einrichtungen dienen,
 5. die Verpackungen und Versandstücke dieser Güter und die Container, die zur Beförderung dieser Güter bestimmt sind oder in denen solche Güter befördert werden und
 6. die Handhabung der beförderten gefährlichen Güter, deren Verpackung und Versandstücke und der Container.
- (2) Dieses Bundesgesetz ist auch auf Beförderungen auf Verkehrsflächen ohne öffentlichen Verkehr anzuwenden, wenn diese Verkehrsflächen bei Beförderungen im Sinne des Abs. 1 mitbenützt werden müssen.

(3) Auf Beförderungen, die auf Grund des Europäischen Übereinkommens über die internationale Beförderung gefährlicher Güter auf der

Straße (ADR), BGBl. Nr. 522/1973, oder einer auf Grund dieses Übereinkommens abgeschlossenen völkerrechtlichen Vereinbarung von Österreich zu gestatten sind, ist dieses Bundesgesetz soweit nicht anzuwenden, als seine Anwendung im Widerspruch zu den Vorschriften dieses Übereinkommens oder solcher Vereinbarungen steht.

(4) Versandstücke mit gefährlichen Gütern, die von und nach Flugplätzen befördert werden, dürfen nach den jeweils geltenden Vorschriften des Internationalen Luftverkehrsverbandes (IATA-Regulations) verpackt und gekennzeichnet sein. Sie bedürfen unter diesen Voraussetzungen keiner Verpackung und Kennzeichnung nach dem ADR.

(5) Vom Anwendungsbereich dieses Bundesgesetzes sind ausgenommen:

1. die Post- und Telegraphenverwaltung hinsichtlich gefährlicher Güter in Briefen und Paketen,
2. das Bundesheer und die Heeresverwaltung,
3. Maßnahmen zur Rettung von Menschenleben oder im Interesse des Schutzes von Personen, Sachen oder der Umwelt bei Unfällen oder Zwischenfällen,
4. land- und forstwirtschaftliche Betriebe, sofern die Beförderung im Rahmen eines solchen Betriebes und im Umkreis von nicht mehr als 10 km vom Sitz des Betriebes erfolgt und
5. hinsichtlich ekelerregender oder ansteckungsgefährlicher Stoffe:
 - a) Tierärzte in Ausübung ihrer Praxis,
 - b) tierärztliche Institute im Rahmen ihrer Tätigkeit,
 - c) land- und forstwirtschaftliche Betriebe,
 - d) Tierkörperbeseitigungsanstalten und
 - e) Unternehmen, die der Müllabfuhr, der Kanalisation oder der Abwasserreinigung dienen.

(6) Vom Anwendungsbereich des Abschnittes II dieses Bundesgesetzes sind die Verpackungen, die

zur Beförderung von verdichteten, verflüssigten oder unter Druck gelösten Gasen verwendet werden, ausgenommen.

(7) Das Arbeitnehmerschutzgesetz, BGBl. Nr. 234/1972, und das Arbeitsinspektionsgesetz 1974, BGBl. Nr. 143, werden durch dieses Bundesgesetz nicht berührt.

Anwendung des ADR, Ausnahmen für bestimmte Stoffe

§ 2. (1) Sofern in diesem Bundesgesetz und den auf Grund dieses Bundesgesetzes erlassenen Verordnungen nicht anderes bestimmt ist, sind die Vorschriften der Anlagen A und B des ADR und deren Anhänge auf nationale Beförderungen gefährlicher Güter sinngemäß anzuwenden. Auf die im § 1 Abs. 6 angeführten Verpackungen sind im Umfang der dort festgesetzten Ausnahme die Dampfkesselvorschriften anzuwenden.

(2) Durch Verordnung können für bestimmte gefährliche Stoffe höchste zulässige Mengen festgesetzt werden, deren Beförderung je Beförderungseinheit von den Bestimmungen des II. bis VII. Abschnittes dieses Bundesgesetzes ausgenommen ist, sofern nach dem jeweiligen Stand der Wissenschaft und Technik und den bisherigen Erfahrungen angenommen werden kann, daß durch die Beförderung der festgesetzten höchsten zulässigen Menge eines solchen Stoffes bei Einhaltung der sonstigen Vorschriften keine erhebliche Gefährdung von Personen, Sachen oder der Umwelt entstehen kann.

(3) Durch Verordnung können bestimmte nach dem ADR nicht zur Beförderung zugelassene und sonstige gefährliche Stoffe zur Beförderung zugelassen werden, sofern nach dem jeweiligen Stand der Wissenschaft und Technik und den bisherigen Erfahrungen angenommen werden kann, daß durch die Beförderung dieser Stoffe bei Einhaltung der Verordnung und der sonstigen Vorschriften keine erhebliche Gefährdung von Personen, Sachen und der Umwelt entstehen kann; hiebei sind auch die Voraussetzungen festzusetzen, unter denen die Beförderung dieser Stoffe zulässig ist.

(4) Durch Verordnung kann die Beförderung bestimmter nach dem ADR zur Beförderung zugelassener und sonstiger gefährlicher Stoffe als unzulässig erklärt werden, wenn durch eine solche Beförderung im Hinblick auf im Bundesgebiet gegebene besondere Verhältnisse eine erhebliche Gefährdung von Personen, Sachen oder der Umwelt entstehen kann.

(5) Als sonstige gefährliche Stoffe im Sinne des Abs. 3 und Abs. 4 sind solche Stoffe und Gegenstände anzusehen, von denen auf Grund ihrer Natur, ihrer Eigenschaften oder ihres Zustandes bei der Beförderung Gefahren für die Sicherheit von Personen, Sachen oder der Umwelt aus-

gehen können, wobei die Gefährdung jener vergleichbar sein muß, wie sie durch im ADR geregelte Stoffe entstehen kann.

Begriffsbestimmungen

§ 3. (1) In diesem Bundesgesetz ist zu verstehen unter

1. **gefährliche Güter:** Stoffe und Gegenstände, die als Stoffe und Gegenstände des ADR oder der auf Grund dieses Bundesgesetzes erlassenen Verordnungen bezeichnet sind;
2. **Beförderung:** die Ortsveränderung eines gefährlichen Gutes mit Kraftfahrzeugen und Anhängern einschließlich der zeitweiligen Unterbrechungen im Verlauf der Beförderung, der unmittelbaren Vorbereitungs- und Abschlußhandlungen und der mit der Beförderung verbundenen sonstigen Handhabung des gefährlichen Gutes;
3. **nationale Beförderung:** jede Beförderung, die im Bundesgebiet beginnt und endet und die ausschließlich auf Bundesgebiet erfolgt und jede grenzüberschreitende Beförderung, auf die das ADR nicht anzuwenden ist, für den im Bundesgebiet liegenden Teil der Beförderungsstrecke;
4. **Beförderungseinheit:** ein Kraftfahrzeug oder ein Kraftfahrzeug mit einem Anhänger, sofern zumindest das Kraftfahrzeug oder der Anhänger mit einem gefährlichen Gut beladen ist oder wie ein so beladenes Fahrzeug zu behandeln ist;
5. **Verpackung:** ein Behältnis oder eine Umhüllung, wie insbesondere Gefäße, Fässer, Kapseln, Kartuschen, Tanks, Container, die für die Aufnahme eines gefährlichen Gutes zum Zweck seiner Beförderung bestimmt sind;
6. **Versandstück:** ein verpacktes gefährliches Gut oder eine leere Verpackung, die wie ein solches Gut zu behandeln ist;
7. **Halter:** derjenige, der ein Kraftfahrzeug oder einen Anhänger für eigene Rechnung in Gebrauch hat und die Verfügungsgewalt darüber besitzt, die ein solcher Gebrauch voraussetzt;
8. **Versender:** derjenige, für dessen Rechnung die Güterversendung besorgt wird;
9. **Absender:** derjenige, der den Vertrag über die Beförderung eines gefährlichen Gutes im eigenen Namen schließt; der Spediteur gilt als Absender;
10. **Beförderer:** derjenige, der ein gefährliches Gut auf Grund einer vertraglichen oder sonstigen Verpflichtung gegenüber dem Versender oder Absender zur Beförderung übernimmt oder auf eigene Rechnung befördert;

11. **Empfänger:** derjenige, an den das gefährliche Gut nach Beendigung der Beförderung abgeliefert werden soll;

12. **Prüfanstalt:** jede Anstalt, die auf Grund ihrer behördlichen Autorisierung berechtigt ist, die jeweiligen, in den gemäß § 2 Abs. 1 in Betracht kommenden Vorschriften vorgeschriebenen Untersuchungen, Erprobungen und Prüfungen durchzuführen und darüber Befunde und Gutachten auszustellen.

(2) Die im ADR näher bestimmten Begriffe gelten auch als Begriffe im Sinne dieses Bundesgesetzes. Der in diesem Bundesgesetz enthaltene Begriff Bauartmuster einer Verpackung entspricht dem im ADR enthaltenen Begriff Bauartmuster eines Versandstückes (Versandstückmuster).

II. ABSCHNITT

Verpackungen — Zulässigkeit der Verwendung, Überprüfung, Genehmigung von Bauartmustern und Versandstückmustern

Zulässigkeit der Verwendung von Verpackungen

§ 4. (1) Verpackungen dürfen als Versandstücke für Beförderungen im Sinne dieses Bundesgesetzes nur verwendet werden, wenn

1. sie der Gefährlichkeit und Menge der zu befördernden gefährlichen Güter entsprechend beschaffen und ausgerüstet sind,
2. die Beförderung des jeweiligen gefährlichen Stoffes in der vorgesehenen Verpackung auf Grund der gemäß § 2 Abs. 1 in Betracht kommenden Vorschriften oder einer Ausnahmegenehmigung gemäß § 6 zulässig ist,
3. sie, sofern dies in den gemäß § 2 Abs. 1 in Betracht kommenden Vorschriften vorgeschrieben ist, diesen Vorschriften entsprechend geprüft und genehmigt sind,
4. ihr Bauartmuster, sofern dies in den gemäß § 2 Abs. 1 in Betracht kommenden Vorschriften vorgeschrieben ist, diesen Vorschriften entsprechend genehmigt ist und sie diesem Bauartmuster entsprechen und
5. an ihnen die auf Grund der gemäß § 2 Abs. 1 in Betracht kommenden Vorschriften vorgeschriebenen Gefahrzettel und sonstigen Aufschriften und bildlichen Darstellungen diesen Vorschriften entsprechend angebracht sind.

(2) Sind die Voraussetzungen des Abs. 1 Z. 2 bis 4 gegeben, so ist anzunehmen, daß die Verwendung im Sinne des Abs. 1 Z. 1 zulässig ist.

Genehmigung von Bauartmustern von Verpackungen (Versandstückmuster) und einzelnen Verpackungen

§ 5. (1) Bauartmuster von Verpackungen (Versandstückmuster) sind, sofern dies in den gemäß § 2 Abs. 1 in Betracht kommenden Vorschriften vorgeschrieben ist, auf Antrag behördlich zu genehmigen, wenn sie hinsichtlich ihrer Bauart, Ausrüstung und Ausstattung diesen Vorschriften entsprechen.

(2) Über einen Antrag auf Genehmigung eines Bauartmusters einer Verpackung, ausgenommen eines festverbundenen Tanks oder eines Aufsatztanks (§ 12), hat der Bundesminister für Verkehr zu entscheiden.

(3) Der Antrag hat sämtliche Angaben und Bescheinigungen zu enthalten, die auf Grund der gemäß § 2 Abs. 1 in Betracht kommenden Vorschriften erforderlich sind. Mit dem Antrag ist ein Gutachten einer Prüfanstalt oder eines Sachverständigen (§ 37) darüber vorzulegen, daß das Bauartmuster den gemäß § 2 Abs. 1 in Betracht kommenden Vorschriften entspricht. Dieses Gutachten ist auf Grund der in diesen Vorschriften vorgeschriebenen Prüfungen zu erstatten. Es hat sämtliche Ergebnisse dieser Prüfung zu enthalten. Sofern und insoweit dies zur Feststellung des für die Entscheidung maßgebenden Sachverhaltes erforderlich ist, hat der Antragsteller auf Verlangen der Behörde weitere Beweismittel beizubringen.

(4) Die Behörde ist berechtigt, ihrer Genehmigung auch Gutachten ausländischer Prüfanstalten oder Sachverständiger zugrunde zu legen, wenn die zur Erstattung des Gutachtens erforderlichen Prüfungen in Österreich nicht durchgeführt werden können oder wenn dies aus Gründen der Zweckmäßigkeit, Einfachheit oder Raschheit des Verfahrens geboten erscheint und keine Bedenken hinsichtlich der Vorschriftsmäßigkeit dieser Prüfungen bestehen.

(5) Im Genehmigungsbescheid hat die Behörde für das genehmigte Bauartmuster ein Kennzeichen festzusetzen. Das Kennzeichen hat dem ADR zu entsprechen. Der Hersteller des Bauartmusters hat dafür zu sorgen, daß auf jeder von ihm in den Verkehr gebrachten Verpackung, die dem Bauartmuster entspricht, das festgesetzte Kennzeichen den Bestimmungen des ADR entsprechend angebracht ist. Entspricht das Bauartmuster nicht mehr den gemäß § 2 Abs. 1 in Betracht kommenden Vorschriften, so darf das Kennzeichen nicht mehr verwendet werden. Die Verwendung eines Zeichens, durch das eine Verwechslung mit einem festgesetzten oder einem ausländischen Kennzeichen möglich ist, ist unzulässig.

(6) Sofern es im Interesse der Beförderungssicherheit erforderlich oder in den gemäß § 2

Abs. 1 in Betracht kommenden Vorschriften vorgeschrieben ist, sind bei der Genehmigung entsprechende Bedingungen und Auflagen festzusetzen.

(7) Der Bundesminister für Verkehr kann den Landeshauptmann, in dessen örtlichem Wirkungsbereich der Antragsteller seinen ordentlichen Wohnsitz, seine Hauptniederlassung oder seinen Sitz hat, mit der Durchführung des Verfahrens betrauen und ihn ermächtigen, im Namen des Bundesministers für Verkehr zu entscheiden, wenn dadurch eine wesentliche Vereinfachung des Verfahrens oder eine erhebliche Erleichterung für den Antragsteller erzielt wird.

(8) Die Bestimmungen des ADR über die Genehmigung von Mustern von Versandstücken durch Gültigkeitserklärung der von einer ausländischen Genehmigungsbehörde ausgestellten Zeugnisse bleiben unberührt.

(9) Die Abs. 1, 3 bis 6 und 8 sind auf die Genehmigung von einzelnen Verpackungen sinngemäß anzuwenden. Über einen Antrag auf Genehmigung einer einzelnen Verpackung hat der im Sinne des Abs. 7 zuständige Landeshauptmann zu entscheiden.

Ausnahmegenehmigung von Verpackungen und Versandstücken

§ 6. Der Bundesminister für Verkehr kann auf Antrag einzelne Verpackungen und Versandstücke, die den gemäß § 2 Abs. 1 in Betracht kommenden Vorschriften nicht entsprechen, für nationale Beförderungen genehmigen, wenn vom Standpunkt der Verkehrs-, Betriebs- und Beförderungssicherheit keine Bedenken bestehen. Diese Ausnahmegenehmigung darf jedoch nur befristet auf nicht länger als ein Jahr und nur

1. zum Zwecke der Erprobung oder
2. wegen anderer besonderer Gegebenheiten, unter denen die Verpackungen oder die Versandstücke verwendet werden,

erteilt werden. § 5 gilt sinngemäß.

Genehmigungswidrige Verpackungen und Versandstücke

§ 7. Gelangt der Behörde zur Kenntnis, daß ein genehmigtes Bauartmuster einer Verpackung (Versandstückmuster) oder eine genehmigte einzelne Verpackung nicht mehr der Genehmigung entspricht, so hat sie die Genehmigungsbehörde unverzüglich zu benachrichtigen. Diese hat festzustellen, daß der Genehmigungsbescheid und die auf Grund dieses Bescheides ausgestellten Bescheinigungen nicht mehr als Nachweis im Sinne der gemäß § 2 Abs. 1 in Betracht kommenden Vorschriften gelten und das Genehmigungszeichen zu widerrufen. Dies gilt sinngemäß

auch für Verpackungen (Versandstücke), die einem genehmigten Bauartmuster angehören und diesem nicht entsprechen.

Verordnungsermächtigung

§ 8. Durch Verordnung können nach den Erfordernissen der Verkehrs-, Betriebs- und Beförderungssicherheit, dem jeweiligen Stand der Wissenschaft und Technik entsprechend, für Verpackungen, Versandstücke und Bauartmuster nähere Bestimmungen erlassen werden über die

1. Bauart, Ausrüstung und Ausstattung,
2. Prüfung,
3. Festsetzung von Fristen für die wiederkehrende Prüfung und
4. gefährlichen Güter, die nur in einer bestimmten Verpackung befördert werden dürfen.

Container

§ 9. Die §§ 4 bis 8 sind auf Container einschließlich Tankcontainer sinngemäß anzuwenden.

III. ABSCHNITT

Zulässigkeit der Verwendung von Kraftfahrzeugen und Anhängern, besondere Genehmigung, besondere Zulassung, Überprüfung

Zulässigkeit der Verwendung von Kraftfahrzeugen und Anhängern

§ 10. (1) Kraftfahrzeuge und Anhänger dürfen zur Beförderung gefährlicher Güter nur verwendet werden,

1. wenn sie, abgesehen von den sonst für diese Fahrzeuge in Betracht kommenden Bestimmungen, der Gefährlichkeit und der Menge der zu befördernden Güter entsprechend gebaut, ausgerüstet und ausgestattet sind,
2. wenn sie nach den Vorschriften des Kraftfahrzeuggesetzes 1967 auf Straßen mit öffentlichem Verkehr verwendet werden dürfen (§§ 36 und 82 KFG 1967) und zum Verkehr zugelassen sind,
3. wenn sie, sofern es sich um ein Tankfahrzeug oder ein Fahrzeug mit Aufsetztank handelt, gemäß §§ 31 oder 34 KFG 1967 einzeln genehmigt sind,
4. wenn sie hinsichtlich ihrer Bauart, Ausrüstung und Ausstattung den gemäß § 2 Abs. 1 in Betracht kommenden Vorschriften entsprechen oder eine besondere Ausnahmegenehmigung gemäß § 14 erteilt worden ist,

5. wenn sie, sofern dies in den gemäß § 2 Abs. 1 in Betracht kommenden Vorschriften vorgeschrieben ist, besonders genehmigt (§ 12) und zugelassen (§ 17) sind,
 6. wenn sie, sofern dies in den gemäß § 2 Abs. 1 in Betracht kommenden Vorschriften vorgeschrieben ist, überprüft und geprüft sind, und ihre Verkehrs-, Betriebs- und Beförderungssicherheit festgestellt ist,
 7. wenn sie, sofern und insoweit dies in den gemäß § 2 Abs. 1 in Betracht kommenden Vorschriften vorgeschrieben ist, diesen Vorschriften entsprechend gereinigt und entgiftet (dekontaminiert) sind,
 8. wenn bei Tankfahrzeugen, sofern dies in den gemäß § 2 Abs. 1 in Betracht kommenden Vorschriften oder in den Dampfkesselvorschriften vorgeschrieben ist, der Tank diesen Vorschriften entsprechend überprüft und dessen Verkehrs-, Betriebs- und Beförderungssicherheit festgestellt ist,
 9. wenn an ihnen die auf Grund der gemäß § 2 Abs. 1 in Betracht kommenden Vorschriften vorgeschriebenen Nummern zur Kennzeichnung der Gefahr und des Stoffes und die sonstigen Aufschriften und bildlichen Darstellungen diesen Vorschriften entsprechend angebracht sind und
 10. wenn eine Haftpflichtversicherung gemäß § 16 besteht.
- (2) Sind die Voraussetzungen des Abs. 1 Z. 3, 4, 5, 6 und 8 gegeben, so ist anzunehmen, daß die Verwendung im Sinne des Abs. 1 Z. 1 zulässig ist.
- (3) Mit Kraftfahrzeugen, mit denen gefährliche Güter befördert werden, darf nicht mehr als ein Anhänger gezogen werden.
- (4) Kraftfahrzeuge und Anhänger, die mit gefährlichen Gütern beladen sind, dürfen nicht für Übungsfahrten im Sinne des § 122 KFG 1967 verwendet werden.

Besondere Vorschriften für die Bauart, Ausrüstung und Ausstattung der Kraftwagen und Anhänger

§ 11. (1) Kraftwagen, die ausschließlich oder vorwiegend zur Beförderung gefährlicher Güter bestimmt sind, müssen mit geeigneten Fahrtschreibern und Wegstreckenmessern ausgerüstet sein, die so beschaffen sind, daß sie nicht von Unbefugten in Betrieb oder außer Betrieb gesetzt werden können. Auf die Art, Beschaffenheit und Anbringung der Fahrtschreiber und Wegstreckenmesser sind die jeweiligen kraftfahrrechtlichen Vorschriften anzuwenden.

(2) Bei Tankfahrzeugen und Fahrzeugen mit Aufsetztank darf die Achse der freien Enden

der Auspuffrohre (§ 12 Abs. 2 KFG 1967) nur nach links gerichtet sein.

(3) Kraftfahrzeuge müssen vorne und hinten mit einer geeigneten und leicht zugänglichen Einrichtung zum Anbringen eines Abschleppseiles oder einer Abschleppstange versehen sein; dies gilt jedoch hinsichtlich der vorne anzubringenden Einrichtung nicht für Fahrzeuge, die nur teilweise hochgehoben abgeschleppt werden können.

(4) Anhänger dürfen keine Auflaufbremse haben.

Besondere Genehmigung von Kraftfahrzeugen und Anhängern

§ 12. (1) Kraftfahrzeuge und Anhänger, bei Tankfahrzeugen und Fahrzeugen mit Aufsetztank auch der Tank, sind, sofern dies in den gemäß § 2 Abs. 1 in Betracht kommenden Vorschriften vorgeschrieben ist, auf Antrag einzeln oder als Bauartmuster besonders zu genehmigen, wenn sie diesen Vorschriften entsprechen.

(2) Über einen Antrag gemäß Abs. 1 hat der Landeshauptmann zu entscheiden. § 31 Abs. 2 zweiter Satz KFG 1967 gilt sinngemäß. Mit dem Antrag sind, sofern nicht zugleich ein Antrag auf Einzelgenehmigung gemäß §§ 31 oder 34 KFG 1967 gestellt wird oder über einen solchen noch nicht entschieden ist, der Bescheid über die Einzelgenehmigung gemäß §§ 31 oder 34 KFG 1967 oder, sofern es sich nicht um ein Tankfahrzeug oder ein Fahrzeug mit Aufsetztank handelt, der Typenschein vorzulegen. Außerdem sind die in den gemäß § 2 Abs. 1 in Betracht kommenden Vorschriften jeweils vorgeschriebenen Unterlagen und die zum Nachweis der Einhaltung der in diesen Vorschriften festgesetzten Erfordernisse notwendigen Prüfbefunde und Erklärungen anzuschließen.

(3) Der Landeshauptmann hat vor der Entscheidung ein Gutachten eines gemäß § 125 KFG 1967 bestellten Sachverständigen darüber einzuholen, ob das Fahrzeug im Sinne der gemäß § 2 Abs. 1 in Betracht kommenden Vorschriften verkehrs-, betriebs- und beförderungssicher ist. Die Sachverständigen haben ihr Gutachten auf Grund der in diesen Vorschriften jeweils vorgeschriebenen Prüfungen unter Berücksichtigung der vorgelegten Prüfbefunde und Erklärungen (Abs. 2) zu erstatten. Das Ergebnis dieser Prüfungen ist in einem Prüfbefund festzuhalten, der eine technische Beschreibung des Fahrzeuges hinsichtlich aller in den vorerwähnten Vorschriften für die besondere Genehmigung festgesetzten Voraussetzungen und Bedingungen und alle sich darauf beziehenden Angaben zu enthalten hat. Der Spruch des Bescheides hat sich auf diesen Prüfbefund und auf den Spruch des Bescheides

über die Einzelgenehmigung des Fahrzeuges zu beziehen. Im Spruch sind außerdem die gefährlichen Güter, die mit dem Fahrzeug befördert werden dürfen, zu bezeichnen. Er hat, soweit diese auf Grund der Ergebnisse des Ermittlungsverfahrens vorliegen, sämtliche Angaben zu enthalten, die auch in den auf Grund des ADR auszustellenden Bescheinigungen enthalten sein müssen. Der Bescheid über die besondere Genehmigung ist nur zusammen mit dem Bescheid über die Einzelgenehmigung gültig.

(4) Bei der besonderen Genehmigung sind der Bauart des Fahrzeuges und den Besonderheiten und der Gefährlichkeit des mit dem Fahrzeug zu befördernden gefährlichen Gutes entsprechend, soweit dies die Verkehrs-, Betriebs- und Beförderungssicherheit erfordert, Bedingungen, die zur Gültigkeit der Genehmigung erfüllt oder Auflagen, die zur Gültigkeit der Genehmigung bei der besonderen Zulassung vorgeschrieben sein müssen, festzusetzen.

(5) Durch Verordnung können nach den Erfordernissen der Verkehrs-, Betriebs- und Beförderungssicherheit, dem jeweiligen Stand der Wissenschaft und Technik entsprechend, nähere Bestimmungen über die Prüfungen, Befunde und Gutachten und die Unterlagen, die bei diesen Prüfungen vorzulegen sind, festgesetzt werden.

(6) Gelangt der Behörde zur Kenntnis, daß ein besonders genehmigtes Fahrzeug nicht mehr der besonderen Genehmigung entspricht und dadurch die Verkehrs-, Betriebs- oder Beförderungssicherheit gefährdet wird, so hat die Behörde, die den Bescheid über die besondere Genehmigung in letzter Instanz erlassen hat, festzustellen, daß dieser Bescheid nicht mehr als Nachweis gemäß § 17 Abs. 2 Z. 3 gilt. Die Behörde hat diese Feststellung im Bescheid über die besondere Genehmigung zu vermerken und die Zulassungsbehörde zu verständigen. § 18 Abs. 3 gilt sinngemäß.

Änderungen an Kraftfahrzeugen und Anhängern

§ 13. (1) Änderungen an einem besonders genehmigten und besonders zugelassenen Fahrzeug, welche die im Bescheid über die besondere Genehmigung enthaltenen Angaben betreffen, hat der Zulassungsbesitzer unbeschadet der Vorschriften des § 33 KFG 1967 unverzüglich dem Landeshauptmann anzuzeigen, in dessen örtlichem Wirkungsbereich das Fahrzeug seinen dauernden Standort hat.

(2) Betreffen die Änderungen technische Merkmale des Fahrzeuges, die für die Verkehrs-, Betriebs- und Beförderungssicherheit erheblich sind, so bedarf das Fahrzeug einer neuen besonderen Genehmigung. Mit dieser Genehmigung verliert der bisherige Genehmigungsbescheid

seine Gültigkeit und ist unverzüglich abzunehmen.

(3) Betreffen die Änderungen technische Merkmale des Fahrzeuges, die für die Verkehrs-, Betriebs- und Beförderungssicherheit nicht erheblich sind, so hat der Landeshauptmann dies festzustellen und auf dem Bescheid über die besondere Genehmigung zu bestätigen.

(4) Der Landeshauptmann ist berechtigt, in sinngemäßer Anwendung des § 12 Abs. 3 ein Gutachten darüber einzuholen, ob durch eine angezeigte Änderung technische Merkmale des Fahrzeuges verändert wurden, die für die Verkehrs-, Betriebs- und Beförderungssicherheit erheblich sein können.

Besondere Ausnahmegenehmigung von Kraftfahrzeugen und Anhängern

§ 14. (1) Der Bundesminister für Verkehr kann auf Antrag einzelne Fahrzeuge, die den gemäß § 2 Abs. 1 in Betracht kommenden Vorschriften nicht entsprechen, unter sinngemäßer Anwendung des § 12 zur Beförderung gefährlicher Güter besonders genehmigen, wenn vom Standpunkt der Verkehrs-, Betriebs- und Beförderungssicherheit keine Bedenken bestehen (besondere Ausnahmegenehmigung). § 6 gilt sinngemäß.

(2) Der Bundesminister für Verkehr kann den Landeshauptmann, in dessen örtlichem Wirkungsbereich der Antragsteller seinen ordentlichen Wohnsitz, seine Hauptniederlassung oder seinen Sitz hat, mit der Durchführung des Verfahrens betrauen und ihn ermächtigen, im Namen des Bundesministers für Verkehr zu entscheiden, wenn dadurch eine wesentliche Vereinfachung des Verfahrens oder eine erhebliche Erleichterung für den Antragsteller erzielt wird.

(3) Sind die Voraussetzungen, unter denen die besondere Ausnahmegenehmigung erteilt worden ist, nicht mehr gegeben, so ist § 12 Abs. 6 sinngemäß anzuwenden.

Überprüfung von Kraftfahrzeugen und Anhängern

§ 15. (1) Kraftfahrzeuge und Anhänger, die ausschließlich oder vorwiegend zur Beförderung gefährlicher Güter bestimmt sind, sind von der Behörde, die den Zulassungsschein ausgestellt hat, wiederkehrend zu überprüfen (§ 55 KFG 1967). Hierbei ist auch zu überprüfen, ob die im § 11 festgesetzten Voraussetzungen vorliegen. In den Fällen, in denen in einer auf Grund dieses Bundesgesetzes erlassenen Verordnung oder im ADR besondere Bauart- und Ausrüstungsvorschriften für dieses Fahrzeug enthalten sind, hat sich die Überprüfung auch auf diese Vorschriften zu er-

strecken. Diese Überprüfungen sind spätestens ein Jahr nach der ersten Zulassung, auch wenn diese im Ausland erfolgte, und nach jeder Überprüfung spätestens ein Jahr nach dieser vorzunehmen.

(2) Kraftfahrzeuge und Anhänger, die nicht ausschließlich oder vorwiegend zur Beförderung gefährlicher Güter bestimmt sind, müssen, wenn ihre erstmalige Zulassung zum Verkehr länger als ein Jahr zurückliegt, vor einer solchen Beförderung im Sinne des Abs. 1 überprüft sein. Die Überprüfung darf nicht länger als ein Jahr zurückliegen. Abs. 1 dritter Satz gilt sinngemäß.

(3) Kraftfahrzeuge und Anhänger, bei denen, insbesondere auf Grund einer Anzeige gemäß § 33 Abs. 5, Bedenken bestehen, ob sie sich in beförderungssicherem Zustand befinden oder der Genehmigung entsprechen, sind von der Behörde besonders zu überprüfen; ob sie den gemäß § 2 Abs. 1 in Betracht kommenden Vorschriften entsprechen. Eine besondere Überprüfung ist auch vorzunehmen, wenn sie vom Zulassungsbesitzer oder Beförderer beantragt wird.

(4) Die gemäß Abs. 2 in Betracht kommenden Antragsteller haben auf Verlangen der Behörde die von dieser für die Erstattung des für die Überprüfung einzuholenden Gutachtens erforderlichen Prüfbefunde und Bescheinigungen auf eigene Kosten beizubringen. Auf die Überprüfung gemäß Abs. 1 und die besondere Überprüfung gemäß Abs. 2 sind die §§ 55 Abs. 3 und 4, 56 und 57 KFG 1967 sinngemäß anzuwenden.

(5) Der Zulassungsbesitzer eines im Abs. 1 angeführten Fahrzeuges hat dafür zu sorgen, daß der Zustand und die Wirksamkeit der Bremsanlagen und der Lenkung sowie der Zustand der Bereifung des Fahrzeuges von geeigneten Fachkräften halbjährlich geprüft werden. § 103 Abs. 5 a KFG 1967 gilt sinngemäß.

Haftpflichtversicherung

§ 16. (1) Für die in § 1 Abs. 1 angeführten Kraftfahrzeuge und Anhänger muß zusätzlich zu der nach § 59 Abs. 1 KFG 1967 vorgeschriebenen Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung bei einem für diesen Versicherungszweig in Österreich zugelassenen Versicherer Versicherungsschutz nach Maßgabe des Abs. 2 bestehen. Dies gilt nicht für Fahrzeuge, die zur Beförderung ekelerregender oder ansteckungsgefährlicher Stoffe bestimmt sind oder mit denen solche Stoffe befördert werden.

(2) Der im Abs. 1 angeführte zusätzliche Versicherungsschutz muß zusammen mit der nach § 59 Abs. 1 KFG 1967 vorgeschriebenen Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung Versicherungssummen für die Tötung oder Verletzung mehrerer Menschen und für Schäden an Sachen von je mindestens 24 000 000 S gewährleisten.

(3) §§ 59 Abs. 2 und 5, 60, 61, 62 und 63 KFG 1967 gelten sinngemäß.

Besondere Zulassung von Kraftfahrzeugen und Anhängern

§ 17. (1) Kraftfahrzeuge und Anhänger, die auf Grund der gemäß § 2 Abs. 1 in Betracht kommenden Vorschriften einer besonderen Zulassung bedürfen, sind auf Antrag zur Beförderung bestimmter gefährlicher Güter besonders zuzulassen, wenn die in den Abs. 2 und 6 angeführten Voraussetzungen erfüllt sind.

(2) Die besondere Zulassung gemäß Abs. 1 darf nur erteilt werden, wenn die Verwendung des Fahrzeuges gemäß § 10 Abs. 1 Z. 1—4 und 10 zulässig ist und der Antragsteller für das Fahrzeug folgende Nachweise erbringt:

1. den Typenschein oder den Bescheid über die Einzelgenehmigung gemäß §§ 31 oder 34 KFG 1967,
2. den Zulassungsschein,
3. den Bescheid über die besondere Genehmigung oder die besondere Ausnahmegenehmigung und
4. eine Versicherungsbestätigung über das Bestehen einer Haftpflichtversicherung gemäß § 16.

(3) Über einen Antrag auf besondere Zulassung hat die Behörde zu entscheiden, die das Fahrzeug nach dem Kraftfahrzeuggesetz 1967 zugelassen hat. Über einen Antrag auf besondere Zulassung gemäß Abs. 5 hat der Landeshauptmann, in dessen örtlichem Wirkungsbereich das Fahrzeug verwendet werden soll, zu entscheiden. Betrifft ein solcher Antrag die örtlichen Wirkungsbereiche von mehr als zwei Landeshauptmännern, so hat der Bundesminister für Verkehr zu entscheiden.

(4) Bei der besonderen Zulassung sind, sofern dies unter Berücksichtigung der besonderen Eigenschaften, insbesondere der Gefährlichkeit der zu befördernden Güter, und der örtlichen Gegebenheiten bei der Beförderung erforderlich ist, entsprechende Auflagen sowie zeitliche, örtliche und sachliche Einschränkungen der Gültigkeit der Zulassung festzusetzen. Auflagen und Bedingungen sind außerdem auszusprechen, wenn es die gemäß § 2 Abs. 1 in Betracht kommenden Vorschriften erfordern oder dies im Bescheid über die besondere Genehmigung festgesetzt ist. Der Bescheid über die besondere Zulassung hat, soweit diese auf Grund der Ergebnisse des Ermittlungsverfahrens vorliegen, sämtliche Angaben zu enthalten, die in den auf Grund des ADR auszustellenden Bescheinigungen enthalten sein müssen. Die Erteilung der besonderen Zulassung und die Dauer ihrer Gültigkeit ist im Zulassungsschein zu vermerken. Wird die besondere Zulassung erteilt, so hat die Behörde, die die be-

sondere Zulassung erteilt hat, auf Antrag die im ADR vorgeschriebenen kraftfahrrechtlichen behördlichen Bescheinigungen auszustellen.

(5) Fahrzeuge, die unter der Bedingung besonders genehmigt wurden, daß sie nur auf bestimmten Arten von Straßen oder bestimmten Straßenstrecken verwendet werden, dürfen nur für bestimmte Arten von Straßen oder bestimmte Straßenstrecken (Routen) besonders zugelassen werden. Abs. 4 gilt sinngemäß.

(6) Die besondere Zulassung darf nur befristet auf nicht länger als ein Jahr erteilt werden. Erfolgt die besondere Zulassung nicht erstmalig, so darf sie nur erteilt werden, wenn auf Grund einer Überprüfung gemäß § 15 festgestellt worden ist, daß das Fahrzeug den gemäß § 2 Abs. 1 in Betracht kommenden Vorschriften entspricht. Ergibt die Überprüfung, daß das Fahrzeug diesen Vorschriften nicht entspricht, so hat die Behörde festzustellen, daß der Bescheid über die besondere Genehmigung nicht mehr als Nachweis gemäß § 17 Abs. 2 Z. 3 gilt. Von dieser Feststellung ist die Genehmigungsbehörde zu verständigen. § 18 Abs. 3 gilt sinngemäß.

Aufhebung der besonderen Zulassung

§ 18. (1) Die besondere Zulassung ist von der Behörde, die das Fahrzeug besonders zugelassen hat aufzuheben, wenn

1. sich das Fahrzeug nicht in verkehrs-, betriebs- oder beförderungssicherem Zustand befindet,
2. der Typenschein, der Bescheid über die Einzelgenehmigung gemäß §§ 31 oder 34 KFG 1967, die besondere Genehmigung oder die besondere Ausnahmegenehmigung nicht mehr als Nachweis gemäß § 17 Abs. 2 Z. 1 oder 3 gilt,
3. das Fahrzeug sonst auf Grund der Vorschriften des Kraftfahrzeuggesetzes 1967 auf Straßen mit öffentlichem Verkehr nicht mehr verwendet werden darf,
4. der Versicherer des Fahrzeuges die im § 61 Abs. 3 KFG 1967 (§ 16 Abs. 3) angeführte Anzeige erstattet hat; § 44 Abs. 1 lit. b KFG 1967 ist sinngemäß anzuwenden; oder
5. der Versicherer des Fahrzeuges eine im § 61 Abs. 4 KFG 1967 (§ 16 Abs. 3) angeführte Anzeige erstattet hat und weder der Zulassungsbesitzer eine neue Bestätigung über das Bestehen einer Haftpflichtversicherung gemäß § 16 vorgelegt noch ein Versicherer die Behörde verständigt hat, daß seine Verpflichtung zur Leistung hinsichtlich des Fahrzeuges im Sinne dieses Bundesgesetzes besteht; § 44 Abs. 1 lit. c KFG 1967 ist sinngemäß anzuwenden.

(2) Die besondere Zulassung kann von der im Abs. 1 angeführten Behörde aufgehoben werden, wenn

1. der Aufforderung, das Fahrzeug zur Überprüfung vorzuführen, nicht entsprochen wurde,
2. das Fahrzeug nur für bestimmte Arten von Straßen oder nur für bestimmte Straßenstrecken (Routen) besonders zugelassen ist und auf anderen Straßen mit öffentlichem Verkehr verwendet wurde, oder
3. Auflagen, unter denen das Fahrzeug besonders zugelassen worden ist, nicht eingehalten wurden.

(3) Eine Berufung gegen die Aufhebung der besonderen Zulassung hat keine aufschiebende Wirkung.

(4) Nach Eintritt der Vollstreckbarkeit des Bescheides über die Aufhebung der besonderen Zulassung hat der Zulassungsbesitzer der Behörde die auf Grund des Bescheides über die besondere Zulassung ausgestellten Bescheinigungen abzuliefern und dieser den kraftfahrrechtlichen Zulassungsschein vorzulegen. Die Behörde hat im Zulassungsschein die Aufhebung zu vermerken. Dies gilt auch bei Erlöschen der besonderen Zulassung aus anderen Gründen, wie insbesondere in den Fällen des § 19 Abs. 1 und infolge Zeitablaufes.

Erlöschen der besonderen Zulassung, Abmeldung

§ 19. (1) Die besondere Zulassung erlischt, wenn

1. die Zulassung nach den Bestimmungen des Kraftfahrzeuggesetzes 1967 erlischt oder aufgehoben wird oder
2. der Zulassungsbesitzer das Fahrzeug hinsichtlich der besonderen Zulassung abmeldet.

(2) Der Zulassungsbesitzer hat sein Fahrzeug hinsichtlich der besonderen Zulassung abzumelden, wenn die gemäß § 16 vorgeschriebene Haftpflichtversicherung für das Fahrzeug nicht besteht, beendet ist oder ihre Versicherungssummen die vorgeschriebenen Mindestsummen nicht erreichen.

Änderungen von für die besondere Zulassung maßgebenden Umständen

§ 20. Der Zulassungsbesitzer hat unbeschadet des § 42 KFG 1967 der Behörde, die die besondere Zulassung erteilt hat, unverzüglich jede Änderung der Voraussetzungen anzuzeigen, die für die Erteilung der Zulassung maßgebend waren.

Verordnungsermächtigung

§ 21. (1) Durch Verordnung können nach den Erfordernissen der Verkehrs-, Betriebs- und Beförderungssicherheit, dem jeweiligen Stand der

Wissenschaft und Technik entsprechend, für Kraftfahrzeuge und Anhänger zur Beförderung gefährlicher Güter nähere Bestimmungen erlassen wenden über die

1. Bauart, Ausrüstung und Ausstattung,
2. technische Untersuchung und Begutachtung bei der besonderen Genehmigung und die Unterlagen, die der Begutachtung und Genehmigung zu Grunde zu legen sind,
3. zusätzliche Überprüfung,
4. gefährlichen Güter und deren Menge, die nur mit solchen Fahrzeugen befördert werden dürfen.

(2) Durch Verordnung kann nach Maßgabe des Abs. 1 festgesetzt werden, daß zur Beförderung bestimmter, in dieser Verordnung näher festzusetzender gefährlicher Stoffe Fahrzeuge nur verwendet werden dürfen, wenn sie besonders genehmigt und besonders zugelassen sind.

IV. ABSCHNITT

Beförderung gefährlicher Güter, Zulässigkeit, Bewilligung, Überwachung, Anordnung der Unterbrechung, vorläufige Untersagung, Untersagung und Einschränkung, Entziehung und Einschränkung der Bewilligung, Verhinderung der Einbringung in das Bundesgebiet

Zulässigkeit der Beförderung

§ 22. (1) Ein gefährliches Gut darf nur befördert werden, wenn

1. es nach den gemäß § 2 Abs. 1 in Betracht kommenden Vorschriften zur Beförderung zugelassen ist und der gefährliche Stoff den für ihn im ADR vorgeschriebenen Beständigkeits- und Sicherheitsbestimmungen entspricht oder eine Ausnahmegenehmigung gemäß § 25 erteilt worden ist,
2. bei einem gefährlichen Gut, das nur auf Grund einer Beförderungs- oder Streckenbewilligung befördert werden darf, die Bewilligung erteilt ist,
3. die Verwendung der Verpackung als Versandstück gemäß § 4, insbesondere hinsichtlich der Kennzeichnung, zulässig ist,
4. die gemäß § 2 Abs. 1 sonst in Betracht kommenden Vorschriften, insbesondere über die Beförderungsart, das Zusammenladen, die Handhabung und Verstauung und das Reinigen und Entgiften, erfüllt sind,
5. die Verwendung der Fahrzeuge gemäß § 10, insbesondere hinsichtlich der Kennzeichnung, zulässig ist,

6. der Lenker und der Beifahrer von den schriftlichen Weisungen für das Verhalten bei Unfällen oder Zwischenfällen ausreichend in Kenntnis gesetzt worden sind,
7. dem Lenker für jede Beförderungseinheit übergeben worden sind:
 - a) die im ADR vorgeschriebenen Begleitpapiere,
 - b) die bei der Beförderung auf Grund des ADR jeweils mitzuführenden Ausrüstungsgegenstände,
 - c) der Bescheid über die besondere Zulassung, sofern eine solche vorgeschrieben ist und
 - d) der Bescheid über die besondere Bewilligung, sofern eine solche vorgeschrieben ist, oder der Bescheid über die Ausnahmegenehmigung und
8. die Begleitpapiere und Ausrüstungsgegenstände (Z. 7) dem ADR entsprechend in der Beförderungseinheit mitgeführt werden.

(2) Der Absender darf ein gefährliches Gut nur zur Beförderung übergeben, wenn

1. die Voraussetzungen des Abs. 1 Z. 1, 2 und 3 erfüllt sind,
2. er, bei einem gefährlichen Gut, das nur mit einem besonders zugelassenen Fahrzeug befördert werden darf, den Beförderer darauf aufmerksam gemacht hat, daß das Fahrzeug besonders zugelassen sein muß,
3. er dem Beförderer für jede Beförderungseinheit die vorgeschriebenen und vorschriftsmäßig ausgefüllten Begleitpapiere, insbesondere die schriftlichen Weisungen für das Verhalten bei Unfällen oder Zwischenfällen, übergeben hat, sofern dieser nicht bereits im Besitz dieser Papiere ist,
4. er dem Beförderer die erforderlichen Weisungen für die vorgeschriebene Kennzeichnung der Beförderungseinheit erteilt hat und
5. er, sofern er auf Grund des ADR hierzu verpflichtet ist, die im ADR vorgeschriebenen Gefahrzettel an der Beförderungseinheit vorschriftsmäßig angebracht hat oder diese zugleich mit dem gefährlichen Gut zwecks Anbringung übergeben hat.

(3) Der Versender darf ein gefährliches Gut nur befördern lassen, wenn

1. die Voraussetzungen des Abs. 1 Z. 1, 2 und 3 erfüllt sind und
2. er dem Absender sämtliche zur Erfüllung der dem Absender gemäß Abs. 2 auferlegten Obliegenheiten erforderlichen Unterlagen übergeben und die hierfür erforderlichen Weisungen erteilt hat.

Verordnungsermächtigung

§ 23. Durch Verordnung können nach den Erfordernissen der Beförderungssicherheit und des Schutzes von Personen, Sachen und der Umwelt für die Beförderung bestimmter gefährlicher Stoffe unter Berücksichtigung der Art und der Gefährlichkeit dieser Stoffe besondere Bestimmungen über die höchstzulässige Füllung und den höchstzulässigen Füllungsgrad in Versandstücken, die höchstzulässige Dosisleistung bei Versandstücken radioaktiver Stoffe, die höchstzulässige Strahlenbelastung für den Lenker und die Begleitpersonen, das Zusammenpacken, die Beförderungsart und die Begleitpapiere und deren Verwahrung erlassen werden.

Beförderungsbewilligung

§ 24. (1) Die Beförderung eines gefährlichen Gutes bedarf der Bewilligung der Behörde, wenn in den gemäß § 2 Abs. 1 in Betracht kommenden Vorschriften eine solche Bewilligung vorgeschrieben ist.

(2) Über einen Antrag auf Erteilung der Bewilligung der Beförderung hat der Landeshauptmann, in dessen örtlichem Wirkungsbereich die Beförderung erfolgen soll, zu entscheiden.

(3) Über einen Antrag auf Erteilung der Bewilligung der Beförderung, die im örtlichen Wirkungsbereich von mehr als zwei Landeshauptmännern erfolgen soll, hat der Bundesminister für Verkehr zu entscheiden.

(4) Der Landeshauptmann hat, sofern die Beförderung nur im örtlichen Wirkungsbereich einer Bezirksverwaltungsbehörde oder einer Bundespolizeibehörde erfolgen soll, diese mit der Durchführung des Verfahrens zu betrauen und zu ermächtigen, in seinem Namen zu entscheiden, wenn dadurch eine wesentliche Erleichterung für den Antragsteller erzielt wird und keine Bedenken bestehen.

(5) Der Antrag hat zu enthalten:

1. die genaue Bezeichnung und Beschreibung des zur Beförderung bestimmten gefährlichen Gutes, insbesondere hinsichtlich seiner chemischen und physikalischen Beschaffenheit,
2. alle im ADR jeweils vorgeschriebenen Angaben und Bescheinigungen,
3. die genaue und vollständige Angabe der Beförderungsstrecke,
4. die genaue Bezeichnung des Entladeortes,
5. den Zeitpunkt des Beginnes und den voraussichtlichen Zeitpunkt der Beendigung der Beförderung,
6. die Zeitpunkte und Orte der in Aussicht genommenen Fahrtunterbrechungen,

7. sämtliche Nachweise darüber, daß die Verwendung der Verpackungen und Versandstücke für diese Beförderung zulässig ist,
8. sämtliche Nachweise darüber, daß die Verwendung der zur Beförderung bestimmten Fahrzeuge für diese Beförderung zulässig ist und
9. den Nachweis der mit den an der Beförderung beteiligten Verkehrsunternehmungen für diese Beförderung getroffenen Abmachungen.

Bei Anträgen auf Bewilligung einer begrenzten oder unbegrenzten Anzahl von Beförderungen (Abs. 7) können die Angaben nach Z. 5 und 6 entfallen.

(6) Reichen die gemäß Abs. 5 vorgelegten Unterlagen zur Feststellung des maßgebenden Sachverhaltes zur Entscheidung über den Antrag nicht aus, so hat der Antragsteller auf Verlangen der Behörde weitere Beweismittel beizubringen.

(7) Die Beförderungsbewilligung ist zu erteilen, wenn die Zulässigkeit der Beförderung im Sinne des § 22 gegeben ist. Sie ist, insofern dies nach der Art und Gefährlichkeit des zu befördernden Gutes oder wegen anderer Gegebenheiten erforderlich oder im jeweiligen Genehmigungsbescheid festgesetzt ist, unter den entsprechenden Auflagen und zeitlichen, örtlichen oder sachlichen Einschränkungen der Gültigkeit zu erteilen. Als solche Einschränkung der Gültigkeit ist, falls dies zum Schutz vor den von der Beförderung ausgehenden Gefahren oder zum Schutz der Beförderung vor unbefugten Eingriffen Dritter erforderlich ist, insbesondere auch eine den Erfordernissen dieses Schutzes angemessene Begleitung der Beförderungseinheit durch Organe des öffentlichen Sicherheitsdienstes vorzuschreiben. Bescheide, mit denen eine den Erfordernissen dieses Schutzes angemessene Begleitung der Beförderungseinheit durch Organe des öffentlichen Sicherheitsdienstes vorgeschrieben wird, sind, wenn die Bewilligung durch den Bundesminister für Verkehr erteilt wird, im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Inneres, und wenn die Bewilligung durch den Landeshauptmann erteilt wird, im Einvernehmen mit der örtlich zuständigen Sicherheitsdirektion zu erlassen. Liegt die Voraussetzung des § 33 Abs. 4 vor, so ist auch die Auflage auszusprechen, daß der Lenker von einem Beifahrer begleitet wird, der den Lenker während der Fahrt ablösen kann. Der Spruch des Bescheides hat sämtliche Angaben zu enthalten, die auch in den auf Grund des ADR auszustellenden Bescheinigungen enthalten sein müssen. Die Bewilligung kann für eine einzelne Beförderung oder für eine begrenzte oder unbegrenzte Anzahl von Beförderungen innerhalb eines bestimmten, die Dauer eines Jahres nicht überschreiten-

den Zeitraumes erteilt werden. Ein Anspruch auf Bewilligung der Beförderung für eine bestimmte Beförderungsstrecke besteht nicht.

(8) Einem Antrag auf Bewilligung der Beförderung darf nicht stattgegeben werden, wenn dem Halter des Fahrzeuges, mit dem die Beförderung erfolgen soll, die Beförderung gefährlicher Güter gemäß § 28 Abs. 3 untersagt ist.

(9) Wird die Beförderung bewilligt, so hat die Behörde, die die Bewilligung erteilt hat, die Landesregierungen, in deren örtlichem Wirkungsbereich die Beförderung erfolgen soll, und das Bundesministerium für Inneres von der Erteilung der Beförderungsbewilligung unverzüglich zu verständigen und diesen eine Gleichschrift des Bewilligungsbescheides zuzustellen. Wird die Beförderungsbewilligung nach Abs. 2 und 4 erteilt, so sind anstelle des Bundesministeriums für Inneres die örtlich zuständigen Sicherheitsdirektionen in gleicher Weise zu verständigen.

(10) Für die Gültigkeitserklärung von im Ausland erteilten Beförderungsbewilligungen auf Grund des ADR gelten die Abs. 1 bis 6, Abs. 7 mit Ausnahme des fünften Satzes und Abs. 9 sinngemäß.

(11) Wenn es im Hinblick auf die Eigenschaften und die Art und Gefährlichkeit eines gefährlichen Gutes, die Verkehrs-, Betriebs- oder Beförderungssicherheit oder zur möglichststen Vermeidung von durch die Beförderung entstehenden Gefahren für das Leben oder die Gesundheit von Menschen oder von Gefahren für die Umwelt oder von erheblichen Belästigungen von Siedlungsgebieten erforderlich ist, so kann durch Verordnung für bestimmte gefährliche Stoffe festgesetzt werden, daß ihre Beförderung der Bewilligung durch die Behörde bedarf.

Ausnahmebewilligung

§ 25. Die gemäß § 24 zuständige Behörde kann auf Antrag die Beförderung eines gefährlichen Gutes, die im Sinne des § 22 nicht zulässig ist, unter sinngemäßer Anwendung des § 24 für nationale Beförderungen bewilligen, wenn vom Standpunkt der Verkehrs-, Betriebs- und Beförderungssicherheit keine Bedenken bestehen. Die Genehmigung darf jedoch nur erteilt werden

1. zum Zwecke der Erprobung oder
2. wegen anderer besonderer Gegebenheiten, unter denen die Beförderung durchgeführt werden soll.

Überwachung der Beförderung

§ 26. (1) Die Behörde, in deren örtlichem Wirkungsbereich sich ein Fahrzeug, mit dem ein gefährliches Gut befördert wird, befindet und die

ihr zur Verfügung stehenden Organe des öffentlichen Sicherheitsdienstes können jederzeit an Ort und Stelle prüfen, ob die Zulässigkeit der Beförderung im Sinne des § 22 gegeben ist. Zu dieser Prüfung können auch Sachverständige herangezogen werden.

(2) Der Lenker hat auf Verlangen der Behörde oder deren Organe diesen, sofern dies zur Prüfung im Sinne des Abs. 1 erforderlich ist, Teile, Ausrüstungs- und Ausstattungsgegenstände des Kraftfahrzeuges oder Anhängers auf dem einfachsten Weg, ohne diese oder dritte Personen zu gefährden, zugänglich zu machen, insoweit ihm dies ohne Verwendung besonderer Werkzeuge und ohne besondere Fähigkeiten und Kenntnisse möglich und zumutbar ist. Sofern dies für eine Prüfung im Sinne des Abs. 1 erforderlich, ohne Gefährdung von Personen, Sachen oder der Umwelt möglich und nach dem ADR zulässig ist, sind auf Verlangen der Behörde die hierfür notwendigen Mengen oder Teile des beförderten gefährlichen Stoffes ohne Anspruch auf Entschädigung zur Verfügung zu stellen.

Anordnung der Unterbrechung und vorläufige Untersagung der Beförderung

§ 27. (1) Bestehen Bedenken, ob die Zulässigkeit der Beförderung gegeben ist, so haben die Behörde, in deren örtlichem Wirkungsbereich sich die Beförderungseinheit befindet, oder die ihr zur Verfügung stehenden Organe des öffentlichen Sicherheitsdienstes die Unterbrechung der Beförderung anzuordnen. Können festgestellte Mängel an Ort und Stelle ohne Gefährdung von Personen, Sachen oder der Umwelt und ohne Hilfe von besonders geschulten Personen sowie ohne besondere Werkzeuge und Vorrichtungen leicht behoben werden, so ist die Anordnung der Unterbrechung der Beförderung aufzuheben, nachdem die Mängel behoben worden sind und sonst keine Bedenken gegen die Fortsetzung der Beförderung vorliegen.

(2) Solange die Anordnung der Unterbrechung aufrecht ist, darf die Beförderungseinheit nur nach den Weisungen der Behörde oder deren Organe in Betrieb genommen werden. Bei drohender Zuwiderhandlung gegen die Anordnung der Unterbrechung oder gegen die Weisungen sind die Behörde und deren Organe berechtigt, die Fortsetzung der Beförderung durch angemessene Zwangsmaßnahmen, wie Abnahme der Fahrzeugschlüssel, Absperrungen der Fahrzeuge, Anlegen von technischen Sperren, zu verhindern. Die Zwangsmaßnahmen sind aufzuheben, wenn der Grund für ihre Anordnung weggefallen ist.

(3) Bei Gefahr im Verzug haben die Behörden oder deren Organe die nächste Katastropheneinsatzstelle unter Bekanntgabe der Nummern zur Kennzeichnung der Gefahr und des Stoffes

und des Gefahrenzeichens sowie der sonstigen zur Einleitung der notwendigen Katastrophenbekämpfungsmaßnahmen erforderlichen Angaben unverzüglich zu verständigen. Insoweit dies erforderlich ist, sind von der Behörde und deren Organen, allenfalls unter Heranziehung von Sachverständigen, die zur Verhinderung einer Gefährdung von Personen, Sachen und der Umwelt erforderlichen vorbeugenden Sicherheitsmaßnahmen zu treffen. Ergibt sich aus den Begleitpapieren, insbesondere den schriftlichen Weisungen für das Verhalten bei Unfällen oder Zwischenfällen, oder aus den Feststellungen von Sachverständigen, daß die Fortsetzung der Beförderung zur Vermeidung von Gefahren unerlässlich ist, so ist die Anordnung der Unterbrechung aufzuheben. Für die weitere Beförderung sind jedoch von der Behörde und deren Organen die erforderlichen Vorsichtsmaßnahmen zu treffen oder anzuordnen, insoweit solche erforderlich sind. Die Aufhebung darf nur unter der Bedingung ausgesprochen werden, daß diese Vorsichtsmaßnahmen eingehalten werden. Der Lenker und die Begleitpersonen haben diese Vorsichtsmaßnahmen zu beachten und die Anordnungen zu befolgen, soweit sie ihren Aufgabenbereich betreffen.

(4) Wird die Anordnung der Unterbrechung der Beförderung nicht aufgehoben, so hat die im Abs. 1 angeführte Behörde dem Beförderer die Beförderung vorläufig zu untersagen. Bei der vorläufigen Untersagung hat die Behörde auch darüber zu entscheiden, was mit der Beförderungseinheit oder dem beförderten gefährlichen Gut bis zur Erlassung eines Bescheides gemäß § 28 oder § 29 zu geschehen hat. Zu dieser Entscheidung kann die Behörde Sachverständige beziehen. Bei Beförderungen, die auf Grund einer Beförderungsbewilligung erfolgen, ist das Dokument über die Beförderungsbewilligung abzunehmen. Bei einem gefährlichen Gut, das den Bestimmungen des Strahlenschutzgesetzes, BGBl. Nr. 227/1969, unterliegt, ist außerdem die im Sinne der §§ 37, 38 und 41 Abs. 7 Strahlenschutzgesetz zuständige Behörde unverzüglich zu verständigen.

(5) Gegen die vorläufige Untersagung ist ein abgesondertes Rechtsmittel nicht zulässig. Sie erlischt mit der Erlassung eines Bescheides gemäß § 28 oder 29.

(6) Die im Abs. 1 angeführte Behörde hat bei Beförderungen ohne Beförderungsbewilligung den Landeshauptmann, bei Beförderungen, die auf Grund einer Beförderungsbewilligung erfolgen, die Behörde, die die Beförderungsbewilligung erteilt hat, unverzüglich von der vorläufigen Untersagung zu verständigen und die Bezug habenden Akten sowie die gemäß Abs. 4 abgenommenen Dokumente vorzulegen.

Untersagung und Einschränkung der Beförderung

§ 28. (1) Der Landeshauptmann (§ 27 Abs. 6) hat dem Beförderer die Beförderung eines gefährlichen Gutes, die nicht auf Grund einer Beförderungsbewilligung erfolgt, zu untersagen, wenn die weitere Beförderung nicht ohne unmittelbare Gefährdung von Personen, Sachen oder der Umwelt möglich ist. Kann die unmittelbare Gefährdung durch Auflagen oder Bedingungen beseitigt werden, so ist die weitere Beförderung nur unter diesen Auflagen und Bedingungen zu bewilligen. Ist die weitere Beförderung auch ohne zusätzliche Auflagen oder Bedingungen ohne unmittelbare Gefährdung möglich, so ist die vorläufige Untersagung aufzuheben.

(2) Bei der Untersagung oder Einschränkung gemäß Abs. 1 ist, insoweit hierüber nicht schon bei der vorläufigen Untersagung entschieden worden ist, auch auszusprechen, welche Maßnahmen, insbesondere zum Schutz der Sicherheit des Lebens und der Gesundheit von Menschen und der Sicherheit von Sachen und der Umwelt, zu treffen sind. Wird die Beförderung untersagt, so hat die Behörde auch anzuordnen, auf welche Weise und unter welchen Maßnahmen die Beförderungseinheit oder das gefährliche Gut auf kürzestem Weg von den Straßen mit öffentlichem Verkehr zu entfernen ist. Hierbei hat die Behörde darauf Bedacht zu nehmen, daß diese Entfernung unter möglicher Vermeidung von unmittelbaren Gefahren für Personen, Sachen oder die Umwelt erfolgen kann.

(3) Die Beförderung ist für bestimmte Zeit zu untersagen, wenn der Halter dem § 33 Abs. 4 zuwidergehandelt hat. Hat der Halter diese Zuwiderhandlung wiederholt begangen oder liegen andere Umstände vor, die erwarten lassen, daß er seinen Verpflichtungen in Hinblick nicht nachkommen wird, so ist die Beförderung für dauernd zu untersagen.

(4) Ein Rechtsmittel gegen einen auf Grund des Abs. 1 erlassenen Bescheid hat keine aufschiebende Wirkung.

Entziehung und Einschränkung der Beförderungsbewilligung

§ 29. (1) Die Behörde, die die Beförderungsbewilligung erteilt hat, hat diese zu entziehen oder, sofern dadurch die weitere Beförderung ohne unmittelbare Gefährdung von Personen, Sachen oder der Umwelt möglich ist, durch Auflagen oder zeitliche, örtliche oder sachliche Beschränkungen der Gültigkeit einzuschränken, wenn und insoweit die Voraussetzungen für die Erteilung der Bewilligung nicht mehr gegeben sind. Wurde eine Beförderung, die auf Grund einer Beförderungsbewilligung erfolgt, vorläufig

untersagt, so ist die vorläufige Untersagung aufzuheben, wenn die Gründe dafür weggefallen sind.

(2) Die Beförderungsbewilligung ist auch zu entziehen oder einzuschränken, wenn sich die zur Einschränkung der durch die Beförderung entstehenden Gefahren getroffenen Sicherheitsvorschriften oder Maßnahmen als unzureichend erweisen.

(3) Bei der Entziehung oder Einschränkung der Beförderungsbewilligung gemäß Abs. 1 und 2 ist § 28 Abs. 2 sinngemäß anzuwenden.

(4) Ein Rechtsmittel gegen einen auf Grund des Abs. 1 oder Abs. 2 erlassenen Bescheid hat keine aufschiebende Wirkung.

Verfahren bei der Untersagung und Einschränkung der Beförderung und der Entziehung und Einschränkung der Beförderungsbewilligung

§ 30. (1) Die gemäß § 27 Abs. 6 jeweils verständigte Behörde hat unverzüglich zu prüfen, ob die Beförderung zu untersagen oder einzuschränken oder die Beförderungsbewilligung zu entziehen oder einzuschränken ist. Sie kann eine besondere Überprüfung des Fahrzeuges (§ 15) anordnen. Dies gilt sinngemäß, wenn Bedenken im Sinne des § 27 Abs. 1 gegeben sind.

(2) Der Lenker hat auf Verlangen der Behörde alle Nachweise und sonstigen Unterlagen, die bei der Beförderung mitgeführt werden müssen, vorzulegen. § 26 Abs. 2 zweiter Satz gilt sinngemäß.

(3) Wird die Entziehung oder Einschränkung der Beförderungsbewilligung ausgesprochen, so ist der Bescheid über die Beförderungsbewilligung, sofern er nicht gemäß § 27 Abs. 4 abgenommen worden ist, unverzüglich abzunehmen.

(4) Der Lenker hat den Bescheid über die Einschränkung der Beförderung oder der Beförderungsbewilligung bei den Begleitpapieren mitzuführen.

(5) Der Lenker gilt hinsichtlich der gemäß §§ 27 bis 29 erlassenen Anordnungen und Bescheide als Vertreter des Beförderers, wenn nicht dieser selbst oder ein von ihm schriftlich Bevollmächtigter an der Beförderung teilnimmt.

Verhinderung der Einbringung in das Bundesgebiet

§ 31. (1) Das Einbringen von Kraftfahrzeugen und Anhängern, mit denen ein gefährliches Gut befördert wird, in das Bundesgebiet ist, unbeschadet von im Sinne des Art. 4 Z. 1. des ADR ergehenden Regelungen und Verboten, unzulässig und von den Organen des öffentlichen Sicherheitsdienstes zu verhindern, wenn

1. die Beförderungseinheit

a) bei Beförderungen, auf die das ADR anzuwenden ist, nicht dem ADR entsprechend gekennzeichnet ist oder die nach dem ADR vorgeschriebenen Begleitpapiere nicht vorgewiesen werden,

b) bei Beförderungen, auf die das ADR nicht anzuwenden ist, nicht den gemäß § 2 Abs. 1 in Betracht kommenden Vorschriften entsprechend gekennzeichnet ist oder die nach diesen Vorschriften vorgeschriebenen Begleitpapiere nicht vorgewiesen werden oder

2. an der Beförderungseinheit oder der Ladung offensichtliche Mängel festgestellt werden, die bei Fortsetzung der Beförderung unmittelbare Gefahren für Personen, Sachen oder die Umwelt hervorrufen können.

(2) Sofern bei der Zollabfertigung Bedenken bestehen, ob die Vorschriften über die Beförderung gefährlicher Güter eingehalten werden, haben die mit der Grenzkontrolle betrauten Organe Prüfungen im Sinne des Abs. 1 vorzunehmen, gegebenenfalls die Organe des öffentlichen Sicherheitsdienstes zu verständigen und bis zu deren Eintreffen das Einbringen der Beförderungseinheit in das Bundesgebiet zu verhindern.

V. ABSCHNITT

Pflichten des Lenkers, der Begleitpersonen und des Halters, Be- und Entladen, Verkehr mit Fahrzeugen und deren Betrieb, Sicherheitsmaßnahmen bei Zwischenfällen

Pflichten des Lenkers und der Begleitpersonen

§ 32. (1) Der Lenker darf eine Beförderungseinheit nur in Betrieb nehmen, wenn

1. er die Voraussetzungen des § 40 erfüllt,
2. er sich, soweit dies zumutbar ist, davon überzeugt hat, daß die Beförderungseinheit sowie die Ladung den hierfür in Betracht kommenden Vorschriften entsprechen und
3. die Tafeln mit den Nummern zur Kennzeichnung der Gefahr und des Stoffes und die sonstigen Aufschriften und bildlichen Darstellungen vorschriftsmäßig angebracht sind.

(2) Der Lenker hat dafür zu sorgen, daß der Fahrtschreiber und der Wegstreckenmesser auf Fahrten in Betrieb sind.

(3) Der Lenker hat bei der Beförderung die im § 22 Abs. 1 Z. 7 angeführten Begleitpapiere, Bescheide und Ausrüstungsgegenstände dem ADR entsprechend mitzuführen und den Organen des

öffentlichen Sicherheitsdienstes auf Verlangen zur Überprüfung auszuhändigen.

(4) Der Lenker hat dafür zu sorgen, daß sich auf der Beförderungseinheit nur Personen befinden, deren Teilnahme an der Beförderung erforderlich ist.

(5) Der Lenker hat dafür zu sorgen, daß die Beförderungseinheit nach den jeweiligen Vorschriften des ADR überwacht wird. Er hat die nächste Sicherheitsdienststelle unverzüglich zu verständigen, wenn, insbesondere im Zusammenhang mit einem Unfall oder Zwischenfall, Stoffe freiwerden oder die Gefahr des Freiwerdens besteht, ein gefährliches Gut verloren gegangen oder auf andere Weise außer Kontrolle geraten ist. Sofern Begleitpersonen an der Beförderung teilnehmen, gelten diese Verpflichtungen auch für sie.

(6) Verläßt der Lenker im Verlauf der Beförderung die Beförderungseinheit, so darf er sich nur so weit entfernen, daß seine Rückkehr innerhalb kurzer Zeit möglich ist. Er hat dafür Sorge zu tragen, daß er leicht erreichbar ist.

(7) Der Lenker ist im Falle eines Unfalles oder Zwischenfalles während der Beförderung verpflichtet, den einschreitenden Katastropheneinsatzorganen in die schriftlichen Weisungen für das Verhalten bei Unfällen oder Zwischenfällen Einsicht zu geben. Sofern Begleitpersonen an der Beförderung teilnehmen, gilt diese Verpflichtung auch für sie.

(8) Dem Lenker und den Begleitpersonen ist es, unbeschadet der §§ 5 Abs. 1 und 58 Abs. 1 StVO 1960, verboten, innerhalb der letzten acht Stunden vor Inbetriebnahme des Fahrzeuges und während der Fahrt — einschließlich der Fahrtunterbrechungen — Alkohol zu sich zu nehmen.

(9) § 102 KFG 1967 bleibt unberührt.

Pflichten des Halters

§ 33. (1) Der Halter eines im § 1 Abs. 1 angeführten Fahrzeuges hat dafür zu sorgen, daß dieses nur verwendet wird, wenn die Voraussetzungen gemäß § 10 erfüllt sind.

(2) Der Halter hat dafür zu sorgen, daß der Fahrtschreiber und der Wegstreckenmesser vor Antritt der Fahrt betriebsbereit sind und das Kennzeichen des Fahrzeuges, die Namen der Lenker, der Tag und der Ausgangspunkt oder die Kursnummer der Fahrten sowie, am Beginn und Ende der Fahrten, der Stand des Wegstreckenmessers in entsprechender Weise in die Schaublätter eingetragen werden und daß diese Schaublätter vom Lenker den Organen des öffentlichen Sicherheitsdienstes auf Verlangen zur Überprüfung ausgehändigt werden können. Er hat die

Schaublätter ein Jahr, gerechnet vom Tag der letzten Eintragung, aufzubewahren und der Behörde auf Verlangen zur Einsichtnahme vorzulegen.

(3) Der Halter darf das Lenken einer Beförderungseinheit nur Personen überlassen, die

1. das 24. Lebensjahr vollendet haben,
2. glaubhaft machen, daß sie mindestens zwei Jahre Kraftfahrzeuge der entsprechenden Gruppe gelenkt haben und
3. die Voraussetzungen des § 40 erfüllen.

(4) Der Halter hat dafür zu sorgen, daß der Lenker von einem Beifahrer, der ihn während der Fahrt ablösen kann, begleitet wird, wenn dies im ADR vorgeschrieben oder wenn durch die Erfüllung der dem Lenker durch dieses Bundesgesetz oder andere gesetzliche Bestimmungen auferlegten Pflichten, insbesondere im Hinblick auf die Länge der Beförderungsstrecke oder die Dauer der Beförderung, eine unzulässige Beanspruchung des Lenkers zu erwarten ist.

(5) Der Halter hat Beschädigungen eines Fahrzeuges, durch die dessen Verkehrs-, Betriebs- oder Beförderungssicherheit beeinträchtigt ist und die nicht sofort und ohne besondere fachliche Befähigung behebbar sind, der Behörde, die den Zulassungsschein ausgestellt hat, anzuzeigen.

(6) Der Halter, der nicht selbst Zulassungsbesitzer ist, hat diesem unverzüglich jede Änderung bekanntzugeben, die gemäß § 13 oder § 20 anzuzeigen ist.

(7) Bestehen Zweifel darüber, wer der Halter eines im § 1 Abs. 1 angeführten Fahrzeuges ist, so gilt der Zulassungsbesitzer des Fahrzeuges als Halter.

Beladen, Entladen, Reinigen und Entgiften

§ 34. Durch Verordnung können nach den Erfordernissen der Beförderungssicherheit und des Schutzes von Personen, Sachen und der Umwelt für Fahrzeuge, mit denen bestimmte gefährliche Stoffe befördert werden, unter Berücksichtigung der Art und der Gefährlichkeit dieser Stoffe, dem jeweiligen Stand der Wissenschaft und Technik entsprechend, besondere Bestimmungen über das Be- und Entladen, Zusammenladen, Händhaben und Verstauen sowie das Reinigen und Entgiften der Fahrzeuge und Container erlassen werden.

Verkehr mit Fahrzeugen und deren Betrieb

§ 35. (1) Das Halten und Parken mit Fahrzeugen, mit denen gefährliche Güter befördert werden, ist unbeschadet der im ADR und in der jeweiligen völkerrechtlichen Vereinbarung gemäß

§ 1 Abs. 3 über den Verkehr mit solchen Fahrzeugen enthaltenen Bestimmungen nur zulässig, wenn es im Hinblick auf den Zweck der Beförderung, wie insbesondere das Be- und Entladen, die Wartung der Fahrzeuge und der Ladung oder die in der Person des Lenkers und dessen Begleitpersonen liegenden Erfordernisse geboten erscheint.

(2) Durch Verordnung können nach den Erfordernissen der Beförderungssicherheit und des Schutzes von Personen, Sachen und der Umwelt für Fahrzeuge, mit denen bestimmte gefährliche Stoffe befördert werden, unter Berücksichtigung der Art und der Gefährlichkeit dieser Stoffe besondere Bestimmungen über die Benützung der Fahrzeuge auf Straßen mit öffentlichem Verkehr, den Betrieb der Fahrzeuge und die Führung eines Wagenbuches oder gleichwertiger Evidenzbehelfe erlassen werden.

(3) Wenn es im Hinblick auf die Verkehrs-, Betriebs- oder Beförderungssicherheit oder zur möglichststen Vermeidung von durch die Beförderung entstehenden Gefahren für das Leben oder die Gesundheit von Menschen oder von Gefahren für die Umwelt oder von erheblichen Belästigungen von Siedlungsgebieten erforderlich ist, so kann durch Verordnung für bestimmte Zeit oder für dauernd die Beförderung von gefährlichen Gütern, von bestimmten Arten solcher Güter, von einzelnen gefährlichen Stoffen oder von bestimmten Mengen solcher Stoffe, nur auf bestimmten Straßen, Straßenstrecken oder Arten von Straßen für zulässig erklärt oder können bestimmte Straßen, Straßenstrecken oder Arten von Straßen von der Zulässigkeit der Beförderung ausgenommen werden. Bei Erlassung der Verordnung ist darauf Bedacht zu nehmen, daß die Möglichkeit der durchgehenden Beförderung auch im übrigen Bundesgebiet gewährleistet ist. Vor Erlassung einer Verordnung durch den Bundesminister sind diejenigen Landeshauptmänner anzuhören, für deren örtlichen Wirkungsbereich die Verordnung Geltung haben soll.

(4) Wenn es im Hinblick auf die Eigenschaften und die Art und Gefährlichkeit eines gefährlichen Gutes, die Verkehrs-, Betriebs- oder Beförderungssicherheit oder zur möglichststen Vermeidung von durch die Beförderung entstehenden Gefahren für das Leben oder die Gesundheit von Menschen oder von Gefahren für die Umwelt oder von erheblichen Belästigungen von Siedlungsgebieten erforderlich ist, so kann durch Verordnung für bestimmte gefährliche Stoffe festgesetzt werden, daß ihre Beförderung der Bewilligung der Strecke durch die Behörde bedarf. Für die Erteilung der Streckenbewilligung gilt § 24 Abs. 2 bis 4, Abs. 5 Z. 3 bis 6, Abs. 6 und Abs. 7 mit Ausnahme des dritten Satzes sinngemäß.

Sicherheitsmaßnahmen bei Zwischenfällen

§ 36. (1) Entsteht bei der Beförderung, insbesondere durch Entweichung eines gefährlichen Stoffes, eine konkrete Gefährdung von Personen, Sachen oder der Umwelt, so haben der Lenker oder die Begleitpersonen nach Maßgabe des § 35 Abs. 1 und des § 32 Abs. 5 entsprechend den schriftlichen Weisungen für das Verhalten bei Unfällen oder Zwischenfällen die im Hinblick auf die Art und Gefährlichkeit des beförderten Gutes und die gegebenen Umstände erforderlichen Sicherheitsmaßnahmen zu treffen. Kann die Gefährdung nicht sofort beseitigt werden, so ist die Zone der Gefährlichkeit entsprechend abzusichern und die nächste Sicherheitsdienststelle auf dem kürzesten Weg unverzüglich zu verständigen.

(2) § 31 Abs. 2 Wasserrechtsgesetz 1959, BGBl. Nr. 215, bleibt unberührt.

VI. ABSCHNITT

Sachverständige, Tafeln und Zettel, Lenkerausbildung

Sachverständige

§ 37. Behördlich anerkannte Sachverständige und Prüfstellen im Sinne der gemäß § 2 Abs. 1 in Betracht kommenden Vorschriften sind, im Rahmen ihrer Befugnisse,

1. die im § 3 Abs. 1 Z. 12 angeführten Prüfanstalten,
2. die gemäß § 49 der Dampfkesselverordnung, BGBl. Nr. 83/1948, bestellten Dampfkesselüberwachungsorgane,
3. die gemäß § 125 KFG 1967 bestellten Sachverständigen oder
4. Ziviltechniker, die nach dem Ziviltechniker-gesetz, BGBl. Nr. 146/1957, befugt und geeignet sind, bestimmte, in den gemäß § 2 Abs. 1 in Betracht kommenden Vorschriften vorgeschriebene Untersuchungen und Prüfungen durchzuführen und darüber Befunde und Gutachten auszustellen.

Vergütung von Sachverständigen

§ 38. (1) Sind die Kosten für die Tätigkeit einer Prüfanstalt oder eines Sachverständigen von der Behörde zu tragen, so sind diese von der Behörde unter sinngemäßer Anwendung des Gebührenanspruchsgesetzes 1975, BGBl. Nr. 136, festzusetzen, sofern die Vergütung nicht auf Grund anderer gesetzlicher Vorschriften zu erfolgen hat.

(2) Für die Gutachtertätigkeit zur Erstattung der nach diesem Bundesgesetz von den gemäß § 125 KFG 1967 bestellten Sachverständigen ein-

zuholenden Gutachten gebührt eine Vergütung nach Maßgabe des § 129 KFG 1967.

(3) Durch Verordnung sind unter Berücksichtigung der Art der Typen, Fahrzeuge, Teile oder Ausrüstungsgegenstände, der Art der für die Begutachtung erforderlichen Prüfungen und Untersuchungen und der Angemessenheit im Hinblick auf die Leistungen und die jeweils bestehenden wirtschaftlichen Verhältnisse die näheren Bestimmungen über das Ausmaß der Vergütungen nach Abs. 2 festzusetzen.

Tafeln und Zettel zur Kennzeichnung der Gefahr und des Stoffes

§ 39. (1) Gegenstände, die nach ihrer Beschaffenheit und ihrem Aussehen leicht für solche Zeichen, bildliche Darstellungen, Aufschriften oder Tafeln gehalten werden können, die auf Grund des ADR und dieses Bundesgesetzes zur Kennzeichnung der Gefahr und des Stoffes an den Versandstücken und Beförderungseinheiten anzubringen sind, dürfen an Versandstücken und Fahrzeugen nicht angebracht sein.

(2) Kennzeichnungen im Sinne des Abs. 1, die auf Grund eines internationalen Übereinkommens, das die Beförderung gefährlicher Güter durch einen anderen Verkehrsträger als die Straße regelt, angebracht sind, bleiben unberührt.

(3) Durch Verordnung können nach den Erfordernissen der Beförderungssicherheit und des Schutzes von Personen, Sachen und der Umwelt, unter Berücksichtigung der Art und der Gefährlichkeit dieser Stoffe nähere Bestimmungen über die Kennzeichnung der Gefahr und des Stoffes an den Versandstücken und den Fahrzeugen und über die Beschaffenheit der zur Kennzeichnung bestimmten Tafeln und Zettel erlassen werden.

Unterweisung und Ausbildung der Lenker

§ 40. (1) Lenker von Beförderungseinheiten müssen unbeschadet der Bestimmungen des Abs. 2 für ihre Tätigkeit hinsichtlich der in Betracht kommenden gefährlichen Güter besonders ausgebildet sein. Sie müssen außerdem vor Antritt der Fahrt über ihre Pflichten und die Besonderheiten der Beförderung unterwiesen sein. Diese Unterweisung obliegt dem Beförderer.

(2) Durch Verordnung kann nach den Erfordernissen der Verkehrs-, Betriebs- und Beförderungssicherheit festgesetzt werden, welche gefährlichen Stoffe oder Arten solcher Stoffe befördert werden dürfen, ohne daß eine besondere Ausbildung nach Abs. 1 erforderlich ist.

(3) Lenker, die im Zeitpunkt des Inkrafttretens dieses Bundesgesetzes seit mindestens zwei Jahren häufig oder regelmäßig Beförderungseinheiten anstandslos lenken, dürfen diese Beför-

derungseinheiten ohne die besondere Ausbildung gemäß Abs. 1 weiterhin lenken, sofern die von ihnen beförderten gefährlichen Stoffe den bisher beförderten gleichartig sind. Diese Lenker müssen jedoch bis zum Ablauf von drei Jahren nach Inkrafttreten dieses Bundesgesetzes besonders ausgebildet sein.

(4) Bei Lenkern, die vor dem Inkrafttreten dieses Bundesgesetzes für die Beförderung bestimmter gefährlicher Güter besonders ausgebildet worden sind, kann sich die besondere Ausbildung auf eine Ergänzung beschränken. Bei der Beurteilung des Umfangs der ergänzenden Ausbildung ist auf die bisherige Ausbildung Bedacht zu nehmen.

(5) Über die Ausbildung hat der gemäß Abs. 6 Ermächtigte ein Zeugnis auszustellen. Auf dieses Zeugnis ist § 102 Abs. 5 KFG 1967 sinngemäß anzuwenden.

(6) Die besondere Ausbildung darf nur auf Grund einer Ermächtigung des Landeshauptmannes durchgeführt werden. Diese ist auf Antrag zu erteilen, wenn der Antragsteller für die Vermittlung der Fachkenntnisse über das erforderliche Personal und die erforderlichen Einrichtungen verfügt. Die Ermächtigung ist zu widerrufen, wenn die Voraussetzungen für die Erteilung nicht mehr gegeben sind.

(7) Durch Verordnung können nach den Erfordernissen der Verkehrs-, Betriebs- und Beförderungssicherheit, dem jeweiligen Stand der Wissenschaft und Technik entsprechend, nähere Bestimmungen über die Gegenstände, den Umfang und die Art der Ausbildung sowie über die Voraussetzungen, unter denen eine Ermächtigung gemäß Abs. 4 zu erteilen ist, festgesetzt werden.

VII. ABSCHNITT

Behördenzuständigkeit, Straf-, Vollzugs- und Übergangsbestimmungen

Behördenzuständigkeit

§ 41. (1) Für die auf Grund dieses Bundesgesetzes durchzuführenden Amtshandlungen und für die Durchführung der Verwaltungsstrafverfahren wegen Übertretungen im Sinne des § 42 ist, sofern in diesem Bundesgesetz nicht anderes bestimmt ist,

1. in erster Instanz
 - a) die Bezirksverwaltungsbehörde,
 - b) im örtlichen Wirkungsbereich einer Bundespolizeibehörde diese,
2. in zweiter Instanz der Landeshauptmann zuständig.

(2) An der Vollziehung dieses Bundesgesetzes, durch die Bezirksverwaltungsbehörde und den Landeshauptmann hat die Bundesgendarmerie mitzuwirken. Die Bundesgendarmerie hat

1. die Einhaltung der Vorschriften dieses Bundesgesetzes, der auf Grund dieses Bundesgesetzes erlassenen Verordnungen, des ADR und der im Sinne des § 1 Abs. 3 getroffenen Vereinbarungen nach Maßgabe dieses Bundesgesetzes auf den Straßen mit öffentlichem Verkehr und nach Maßgabe des § 1 Abs. 2 auf Verkehrsflächen ohne öffentlichen Verkehr zu überwachen,
2. Maßnahmen, die für die Einleitung oder Durchführung von Verwaltungsstrafverfahren erforderlich sind, zu treffen und
3. in den in diesem Bundesgesetz ausdrücklich vorgesehenen Fällen einzuschreiten.

(3) Die Erlassung von Verordnungen auf Grund dieses Bundesgesetzes obliegt dem Bundesminister für Verkehr. Die Erlassung von Verordnungen auf Grund des § 35 Abs. 3, die nur innerhalb des örtlichen Wirkungsbereiches eines Landeshauptmannes gelten sollen, obliegt dem Landeshauptmann.

(4) Zuständige Behörde für die auf Grund des ADR vorzunehmenden Amtshandlungen ist, insoweit in diesem Bundesgesetz nicht anders bestimmt ist, der Landeshauptmann. Für Amtshandlungen betreffend Bauartmuster von Verpackungen (Versandstückmuster) ist der Bundesminister für Verkehr auch dann zuständig, wenn diese nicht unter § 5 fallen.

Strafbestimmungen

§ 42. (1) Wer

1. als Beförderer ein gefährliches Gut entgegen § 22 Abs. 1 befördert,
2. als Absender ein gefährliches Gut entgegen § 22 Abs. 2 zur Beförderung übergibt oder
3. als Versender ein gefährliches Gut entgegen § 22 Abs. 3 befördern läßt

begeht, sofern die Tat nicht nach einer anderen Bestimmung mit strengerer Strafe bedroht ist, eine Verwaltungsübertretung und ist mit einer Geldstrafe bis 600 000 S zu bestrafen.

(2) Wer

1. als Zulassungsbesitzer Änderungen gemäß § 13 Abs. 1 und § 20 nicht anzeigt,
2. als Lenker entgegen § 26 Abs. 2 Teile, Ausrüstungsgegenstände und Ausstattungsgegenstände des Kraftfahrzeuges oder Anhängers der Behörde und deren Organen nicht zugänglich macht,
3. als Lenker entgegen § 26 Abs. 2 der Behörde nicht die notwendigen Mengen oder

Teile des beförderten gefährlichen Stoffes zur Verfügung stellt,

4. eine Beförderungseinheit entgegen § 27 Abs. 2 erster Satz in Betrieb nimmt oder lenkt,
5. entgegen § 27 Abs. 3 letzter Satz die getroffenen Vorsichtsmaßnahmen nicht beachtet oder Anordnungen nicht befolgt,
6. einer gemäß § 27 Abs. 4 getroffenen Entscheidung zuwiderhandelt,
7. die gemäß § 28 Abs. 1 und 2 angeordneten Maßnahmen nicht trifft oder nicht befolgt,
8. als Lenker entgegen § 30 Abs. 2 die dort angeführten Nachweise oder sonstigen Unterlagen nicht der Behörde vorlegt,
9. als Lenker entgegen § 30 Abs. 4 den Bescheid über die Einschränkung der Beförderung oder der Beförderungsbewilligung nicht mitführt,
10. entgegen § 31 ein Kraftfahrzeug oder einen Anhänger in das Bundesgebiet einbringt,
11. entgegen § 32 Abs. 1 ein Kraftfahrzeug in Betrieb nimmt,
12. als Lenker entgegen § 32 Abs. 2 nicht dafür sorgt, daß der Fahrtschreiber und der Wegstreckenmesser auf Fahrten in Betrieb sind,
13. als Lenker entgegen § 32 Abs. 3 bei der Beförderung die im § 22 Abs. 1 Z. 7 angeführten Begleitpapiere, Bescheide und Ausrüstungsgegenstände nicht dem ADR entsprechend mitführt oder den Organen des öffentlichen Sicherheitsdienstes nicht auf Verlangen zur Überprüfung aushändigt,
14. als Lenker entgegen § 32 Abs. 4 nicht dafür sorgt, daß sich auf der Beförderungseinheit nur Personen befinden, deren Teilnahme an der Beförderung erforderlich ist,
15. als Lenker oder Begleitperson entgegen § 32 Abs. 5 erster Satz nicht dafür sorgt, daß die Beförderungseinheit nach den Vorschriften des ADR überwacht wird,
16. als Lenker oder Begleitperson entgegen § 32 Abs. 5 zweiter Satz nicht unverzüglich die nächste Sicherheitsdienststelle verständigt,
17. als Lenker entgegen § 32 Abs. 6 nicht dafür Sorge trägt, daß er leicht erreichbar ist,
18. als Lenker oder Begleitperson entgegen § 32 Abs. 7 den einschreitenden Katastropheneinsatzorganen nicht Einsicht in die schriftlichen Weisungen für das Verhalten bei Unfällen oder Zwischenfällen gibt,
19. als Lenker oder Begleitperson entgegen § 32 Abs. 8 Alkohol zu sich nimmt,
20. als Halter entgegen § 33 Abs. 1 nicht für die Einhaltung der im § 10 enthaltenen Bestimmungen sorgt,

21. als Halter entgegen § 33 Abs. 2 nicht dafür sorgt, daß der Fahrtschreiber und der Wegstreckenmesser vor Antritt der Fahrt betriebsbereit sind,
22. als Halter entgegen § 33 Abs. 2 nicht dafür sorgt, daß die Schaublätter vom Lenker den Organen des öffentlichen Sicherheitsdienstes zur Überprüfung ausgehändigt werden können,
23. als Halter entgegen § 33 Abs. 2 nicht dafür sorgt, daß die vorgeschriebenen Eintragungen in die Schaublätter vorgenommen werden,
24. als Halter entgegen § 33 Abs. 2 die Schaublätter nicht aufbewahrt oder der Behörde nicht zur Einsichtnahme vorlegt,
25. als Halter entgegen § 33 Abs. 3 das Lenken einer Beförderungseinheit Personen überläßt, die nicht die dort angeführten Voraussetzungen erfüllen,
26. als Halter entgegen § 33 Abs. 4 nicht dafür sorgt, daß der Lenker von einem Beifahrer begleitet wird, der den Lenker während der Fahrt ablösen kann,
27. als Halter entgegen § 33 Abs. 5 Beschädigungen nicht angezeigt hat,
28. den Bestimmungen des § 35, des ADR oder eines auf Grund des ADR im Sinne des § 1 Abs. 3 abgeschlossenen Staatsvertrages über den Verkehr mit Fahrzeugen und deren Betrieb zuwiderhandelt,
29. als Lenker oder Begleitperson entgegen § 36 bei Zwischenfällen nicht die vorgeschriebenen Sicherheitsmaßnahmen trifft oder die Verständigungen nicht durchführt oder
30. entgegen § 39 Abs. 1 an den Versandstücken und den Beförderungseinheiten andere als die dort angeführten Tafeln und Zettel anbringt

begeht, sofern die Tat nicht nach einer anderen Bestimmung mit strengerer Strafe bedroht ist, eine Verwaltungsübertretung und ist mit einer Geldstrafe bis 50 000 S zu bestrafen.

Besondere Vorschriften für das Strafverfahren

§ 43. (1) Als vorläufige Sicherheit zur Abwendung einer Festnahme auf Grund des § 37 a VStG 1950 kann bei Verdacht einer Übertretung gemäß § 42 Abs. 1 ein Betrag von 100 000 S, bei Verdacht einer Übertretung gemäß § 42 Abs. 2 ein Betrag von 30 000 S festgesetzt werden.

(2) Die Behörde hat im Straferkenntnis im Sinne des § 57 VStG 1950 auch über die aus einer Übertretung gemäß § 42 abgeleiteten privatrechtlichen Ansprüche des Straßenerhalters und der den Aufwand der Katastropheneinsatz-

organe tragenden Gebietskörperschaft gegen den Beschuldigten zu entscheiden.

Außerkräfttreten von Rechtsvorschriften

§ 44. (1) Mit dem Inkrafttreten dieses Bundesgesetzes treten außer Kraft:

1. Im § 63 StVO 1960 im ersten Satz die Worte: „gefährlicher, ekelerregender und“ sowie der 3. Satz,
2. im Kraftfahrzeuggesetz 1967 im § 20 Abs. 5 lit. f die Worte „(§ 92)“ und der § 92 und
3. Art. III a Abs. 1, 4 und 5 der 4. Kraftfahrzeuggesetz-Novelle, BGBl. Nr. 615/1977.

(2) Soweit eine Beförderung im Sinne dieses Bundesgesetzes vorliegt, ist das Schieß- und Sprengmittelgesetz, BGBl. Nr. 196/1935, zuletzt geändert durch das Bundesgesetz BGBl. Nr. 92/1975, nicht anzuwenden. Die Bestimmung: „Zu § 35 II B Abs. 2 bis 5 der Verordnung BGBl. Nr. 204/1935 (Schieß- und Sprengmittel-Monopolverordnung) in der derzeit geltenden Fassung“ bleibt unberührt.

Inkrafttreten

§ 45. (1) Dieses Bundesgesetz tritt, soweit im Abs. 2 nicht anderes bestimmt ist, insoweit es die internationale Beförderung betrifft, mit Ablauf des Tages seiner Kundmachung, insoweit es die nationale Beförderung betrifft, ein Jahr nach Ablauf des Tages seiner Kundmachung in Kraft.

(2) In Kraft treten:

- a) Mit Ablauf des Tages der Kundmachung dieses Bundesgesetzes § 40 Abs. 4 bis 7 über die besondere Ausbildung der Lenker und die Ermächtigung zur Durchführung dieser Ausbildung,
- b) ein Monat nach Ablauf des Tages der Kundmachung § 4 Abs. 1 Z. 5 und § 10 Abs. 1 Z. 9 über die Kennzeichnung der Verpackungen und der Fahrzeuge, § 22 Abs. 1 Z. 3 und 5 über die Zulässigkeit der Beförderung und § 42 Abs. 1 Z. 1 hinsichtlich des § 22 Abs. 1 Z. 3 und 5,
- c) sechs Monate nach Ablauf des Tages der Kundmachung § 16 über die Haftpflichtversicherung, insoweit sie die internationale Beförderung betrifft.

(3) Verordnungen auf Grund dieses Bundesgesetzes können von dem der Kundmachung dieses Bundesgesetzes folgenden Tag an erlassen werden; sie treten frühestens mit den in den Abs. 1 und 2 angeführten Zeitpunkten in Kraft.

(4) Im Zeitpunkt des Inkrafttretens gültige Genehmigungen und Bescheinigungen, die auf Grund des § 92 KFG 1967 erteilt oder ausgestellt wurden, gelten als auf Grund dieses Bundesgesetzes erteilt oder ausgestellt.

(5) Die sich auf Grund des § 92 Abs. 6 Z. 5 KFG 1967 und des Art. IIIa der 4. KFG-Novelle, BGBl. Nr. 615/1977, für vor dem Inkrafttreten dieses Bundesgesetzes zugelassene Fahrzeuge ergebenden Fristen für die Überprüfung gemäß § 15 Abs. 1 und für die Prüfung gemäß § 15 Abs. 4 bleiben unberührt.

Vollziehung

§ 46. (1) Mit der Vollziehung dieses Bundesgesetzes ist der Bundesminister für Verkehr beauftragt; er hat bei der Vollziehung des § 16, soweit damit nicht gemäß Abs. 2 der Bundesminister für Finanzen und gemäß Abs. 3 der Bundesminister für Justiz beauftragt ist, das Einvernehmen mit dem Bundesminister für Justiz und dem Bundesminister für Finanzen zu pflegen.

(2) Mit der Vollziehung des § 16 Abs. 3 hinsichtlich der §§ 60 und 62 Abs. 2 bis 5 KFG 1967 und des § 31 ist der Bundesminister für Finanzen beauftragt. Er hat bei der Vollziehung des § 16 Abs. 3 hinsichtlich der §§ 60 und 62 Abs. 2 erster Satz, Abs. 3 erster Satz und Abs. 5 KFG 1967 und des § 31 das Einvernehmen mit dem Bundesminister für Verkehr und bei der Vollziehung des § 16 Abs. 3 hinsichtlich der §§ 60 Abs. 1 bis 3 und 62 Abs. 3 erster Satz und Abs. 5, je mit Ausnahme der Festsetzung des Tarifes, mit dem Bundesminister für Justiz zu pflegen.

(3) Mit der Vollziehung des § 16 Abs. 3 ist hinsichtlich der §§ 59 Abs. 5 und 63 KFG 1967 der Bundesminister für Justiz beauftragt; er hat hierbei das Einvernehmen mit dem Bundesminister für Finanzen und für Verkehr zu pflegen.

(4) Mit der Vollziehung des § 24 Abs. 7 dritter Satz ist der Bundesminister für Inneres im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Verkehr beauftragt.

(5) Mit der Vollziehung des § 31 ist der Bundesminister für Finanzen im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Verkehr beauftragt.

(6) Verordnungen auf Grund des § 2 Abs. 2, 3 und 4, § 8, § 12 Abs. 5, § 21 Abs. 1 und 2, § 23, § 24 Abs. 11, § 34, § 35 Abs. 2, 3 und 4, § 39 Abs. 3 und § 40 Abs. 2 und 7 sind, wenn sich die Verordnung unter Berücksichtigung der Stoffaufzählung für die einzelnen im ADR festgesetzten Klassen von gefährlichen Gütern bezieht auf

1. explosive Stoffe und Gegenstände (Klasse 1 a), mit explosiven Stoffen geladene Gegenstände (Klasse 1 b) und Zündwaren, Feuerwerkskörper und ähnliche Güter (Klasse 1 c) im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Inneres,
 2. verdichtete, verflüssigte oder unter Druck gelöste Gase (Klasse 2) im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Bauten und Technik,
 3. selbstentzündliche Stoffe (Klasse 4.2), Stoffe, die in Berührung mit Wasser entzündliche Gase entwickeln (Klasse 4.3), entzündend (oxydierend) wirkende Stoffe (Klasse 5.1), organische Peroxide (Klasse 5.2), giftige Stoffe (Klasse 6.1), ekelerregende oder ansteckungsgefährliche Stoffe (Klasse 6.2), radioaktive Stoffe (Klasse 7) und ätzende Stoffe (Klasse 8) im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Gesundheit und Umweltschutz,
 4. verdichtete, verflüssigte oder unter Druck gelöste Gase (Klasse 2), entzündbare flüssige Stoffe (Klasse 3), entzündbare feste Stoffe (Klasse 4.1) und radioaktive Stoffe (Klasse 7), soweit es sich bei diesen gefährlichen Gütern um Energieträger handelt, im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Handel, Gewerbe und Industrie
- zu erlassen.

(7) Verordnungen auf Grund der §§ 2 Abs. 3 und 34 sind im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Gesundheit und Umweltschutz und dem Bundesminister für soziale Verwaltung, Verordnungen auf Grund des § 35 Abs. 3 und 4 im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Bauten und Technik zu erlassen.

Erläuterungen

Allgemeiner Teil

Die rasche Entwicklung der Erzeugung und des Handels auf dem Gebiet der gefährlichen Güter und die starke Zunahme der Bedeutung dieser Güter, wie insbesondere der chemischen Stoffe, der Mineralöle und der radioaktiven Stoffe, in den letzten Jahrzehnten hat zur Folge, daß die Beförderung dieser Produkte auf der Straße an Umfang zunimmt. Angesichts der außergewöhnlichen Gefahren für Personen, Sachen und die Umwelt, die von solchen Stoffen ausgehen, muß ihre Beförderung strengen Regelungen unterworfen werden. Daher ist insbesondere das sachgerechte sichere Verpacken, Zusammenpacken und Zusammenladen der Stoffe, die Kennzeichnung der Versandstücke, die Bauart, Ausrüstung und Ausstattung und die Kennzeichnung der Fahrzeuge, die Eignung des an der Durchführung der Beförderung beteiligten Personals, das Verhalten während der Beförderung und dergleichen mehr zu regeln.

Den sich hieraus ergebenden Erfordernissen wurde auf internationalem Gebiet durch das „Europäische Übereinkommen über die internationale Beförderung gefährlicher Güter auf der Straße — ADR“ bereits weitgehend Rechnung getragen. Dieses äußerst umfangreiche Übereinkommen, dem auch Österreich beigetreten ist, wurde vom Nationalrat genehmigt und im BGBl. Nr. 522/73 in der Fassung der Novellen BGBl. Nr. 523/1973, 377/1974, 249/1975, 250/1975, 251/1975, 261/1975, 522/1975, 352/1978, 353/1978 und 354/1978 kundgemacht. Damit erlangte dieses Übereinkommen Gesetzesrang. Bei der parlamentarischen Genehmigung ist allerdings von der Möglichkeit, die Erfüllung dieses Staatsvertrages durch die Erlassung von Gesetzen vorzusehen (Art. 50 Abs. 2 B-VG), nicht Gebrauch gemacht worden, sodaß dieser Staatsvertrag zwar auf dem Wege der generellen Transformation Bestandteil der innerstaatlichen Rechtsordnung geworden ist, jedoch erst entsprechend seinem Inhalt in die Kompetenzverteilung des Bundesverfassungsgesetzes eingeordnet werden muß.

Die Beförderung gefährlicher Güter auf der Straße ist derzeit in Österreich nicht einheitlich ge-

regelt und es fehlen daher insbesondere auch Vorschriften über eine einheitliche Behördenzuständigkeit auf diesem Gebiet. Die Behördenzuständigkeit ergibt sich mithin derzeit nur nach dem subsidiär anzuwendenden AVG, nach welchem bei gegebener Bundeskompetenz auch in der Vollziehung (laut weiter unten näher erörtertem Erkenntnis des Verfassungsgerichtshofes vom 26. März 1977, Zl. K II-2/76) in erster Instanz jeweils die Bezirksverwaltungsbehörden, in zweiter Instanz der Landeshauptmann und in dritter Instanz, im Zusammenhalt mit dem Bundesministeriengesetz 1973, der Bundesminister für Verkehr berufen sind. Auf die nationale Beförderung radioaktiver Stoffe ist das Strahlenschutzgesetz, BGBl. Nr. 227/1969 anzuwenden, wonach in erster Instanz die Bezirksverwaltungsbehörden, sodann der Landeshauptmann und schließlich in letzter Instanz, im Zusammenhalt mit dem Bundesministeriengesetz 1973, der Bundesminister für Verkehr zuständig ist. Es bedarf keiner näheren Erörterung, daß diese Kompetenzlage nicht geeignet ist, die Vollziehung des ADR und überhaupt die Beförderung gefährlicher Güter auf der Straße praxisnah zu gestalten.

Das ADR kann seinem Wesen als internationales Übereinkommen entsprechend nur diejenigen Vorschriften enthalten, die von seinen Mitgliedstaaten unmittelbar anwendbar sind. Daher kann dieses Vorschriftenwerk z. B. keine Bestimmungen über die zuständigen Behörden in den Mitgliedstaaten, die Sachverständigen, die Ausbildung der Lenker, die Zuständigkeit der Exekutive, die Überwachung der Beförderung und dergleichen mehr enthalten. Daraus ergibt sich die Notwendigkeit einer ergänzenden gesetzlichen Regelung dieser Gebiete.

Das Bundesministerium für Verkehr hat es zunächst im Februar 1976 unternommen, den Entwurf eines Bundesgesetzes über die Beförderung gefährlicher Güter auf der Straße — GGSt zur Begutachtung auszusenden. Mit dem in Aussicht genommenen Bundesgesetz soll im wesentlichen nachstehendes geregelt werden:

1. Die Zulässigkeit der Verwendung von Verpackungen für gefährliche Güter, soweit

- diese auf Straßen mit öffentlichem Verkehr befördert werden;
2. die Zulässigkeit der Verwendung von Kraftfahrzeugen und Anhängern, mit denen gefährliche Güter auf Straßen mit öffentlichem Verkehr befördert werden;
 3. die Beförderung der gefährlichen Güter auf der Straße und deren Überwachung;
 4. den Betrieb der Fahrzeuge (wie z. B. ihre Kennzeichnung, Reinigung, Entgiftung), die Pflichten des Lenkers und des Halters, die Ausbildung der Lenker sowie Sicherheitsmaßnahmen bei Zwischenfällen und Sachverständige.

Zu allen Teilbereichen kommen verfahrens-, verwaltungs- und strafrechtliche Bestimmungen sowie Definitionen.

Schon bei der Ausarbeitung dieses Entwurfes und im Zuge des Begutachtungsverfahrens stellte sich immer dringender die Frage nach den verfassungsmäßigen Kompetenzen für die Vollziehung der einzelnen Regelungsgebiete des vorgesehenen Bundesgesetzes. Angesichts dieses Umstandes sah sich die Bundesregierung veranlaßt, im September 1976 beim Verfassungsgerichtshof den Antrag zu stellen, er möge aussprechen, ob die Erlassung des im Entwurf vorliegenden Gesetzes über die Beförderung gefährlicher Güter auf der Straße in die Zuständigkeit des Bundes oder der Länder fällt. Der Verfassungsgerichtshof hat über den vorerwähnten Antrag der Bundesregierung schließlich mit Erkenntnis vom 26. März 1977, Zl. K II-2/76, entschieden:

„I. Die Erlassung des von der Bundesregierung im Entwurf vorgelegten Gesetzes über die Beförderung gefährlicher Güter auf Straßen fällt nach Art. 10 Abs. 1 B-VG in die Zuständigkeit des Bundes.

II. Rechtssatz:

1. a) Die gesetzliche Regelung der Ausstattung von Kraftfahrzeugen, die der Beförderung gefährlicher Güter auf Straßen mit öffentlichem Verkehr und auf mitbenützten Verkehrsflächen ohne öffentlichen Verkehr dienen, ist eine Angelegenheit des Kraftfahrwesens nach Art. 10 Abs. 1 Z. 9 B-VG.

b) Dasselbe gilt für die Regelung der Verpackung derart zu befördernder gefährlicher Güter und der Beförderung selbst, soweit dadurch den Gefahren begegnet werden soll, die sich daraus ergeben, daß die Beförderung durch Kraftfahrzeuge erfolgt.

.....“

Unter Berücksichtigung dieses Erkenntnisses wurde der Gesetzentwurf in der nunmehr vorliegenden Fassung erstellt.

Das mit dem gegenständlichen Entwurf in Aussicht genommene Bundesgesetz wird im Falle seines Inkrafttretens den mit seiner Vollziehung zu betrauenden Bundesbehörden sowie der Bundesexekutive neue bedeutende Aufgaben bringen, sodaß seine Vollziehung Anforderungen in finanzieller und personeller Hinsicht an den Bund stellen wird. Bei den neu hinzugekommenen Aufgaben für das Bundesministerium für Verkehr wird es sich um wesentlichen handeln um

1. die Durchführung der Verfahren zur Genehmigung von Bauartmustern von Verpackungen und Versandstückmustern radioaktiver Stoffe bzw. die Anerkennung solcher ausländischer Genehmigungen, insoweit eine Genehmigung im ADR vorgesehen ist,

2. die Durchführung von Verfahren zur Genehmigung der Beförderung radioaktiver Stoffe, insoweit eine Genehmigung im ADR vorgesehen ist,

3. die Erfüllung legistischer Aufgaben, vor allem die Ausarbeitung von Verordnungsentwürfen,

4. die Erteilung von Rechtsauskünften,

5. die organisatorischen und rechtsüberwachenden Aufgaben, insbesondere durch Abfassung der entsprechenden Erlässe.

Angaben über das zur Bewältigung dieser Aufgaben erforderliche Personal können allerdings erst dann endgültig gemacht werden, wenn der mit der Übernahme dieser Aufgaben erfolgende Arbeitsanfall überblickt werden kann. Zurzeit dürfte aber feststehen, daß für die Bearbeitung der sich aus der Anwendung des in Aussicht genommenen Bundesgesetzes ergebenden Aufgaben ein zusätzlicher Beamter des rechtskundigen Dienstes sowie ein vor allem auf den Gebieten organische Chemie und Strahlenphysik qualifizierter Universitätsabsolvent erforderlich sein wird.

Zu den einzelnen Bestimmungen

§ 1

Zu Abs. 1:

Angesichts der außerordentlichen Gefahren, die durch die Beförderung gefährlicher Güter entstehen, muß sich der Anwendungsbereich des in Aussicht genommenen Gesetzes auf jedes Fahrzeug und jede Beförderung gefährlicher Güter erstrecken. Daher muß dieses Gesetz nicht nur auf Kraftfahrzeuge und Anhänger Anwendung finden, die zur Beförderung gefährlicher Güter bestimmt sind, sondern auch auf solche Fahrzeuge, mit denen gefährliche Güter nur vorübergehend oder auch nur einmal befördert werden, ohne daß das Fahrzeug zu einer solchen Beförderung ausschließlich oder vorwiegend bestimmt ist.

Zu Abs. 2:

Das ADR legt als internationales Übereinkommen zwar nicht ausdrücklich fest, was unter Straßen zu verstehen ist, es ergibt sich aber aus dem Sinn und Zweck dieses Übereinkommens eindeutig, daß seine Anwendung grundsätzlich zunächst auf Straßen mit öffentlichem Verkehr beschränkt sein soll, auf Verkehrsflächen ohne öffentlichen Verkehr hingegen nur insoweit, als diese im Rahmen von ADR-Beförderungen mitbenutzt werden müssen, wie z. B. Hafen-, Bahnhofs-, Fabrikgelände und dergleichen. Ein Erfüllungsgesetz zum ADR muß daher auch solche nicht öffentlichen Verkehrsflächen miteinbeziehen, will man nicht Gefahr laufen, daß diese Verkehrsflächen von der Anwendung des ADR ausgenommen bleiben und daher die Vollziehung des ADR zum Teil in Frage gestellt wird.

Würden die nicht öffentlichen Verkehrsflächen hier nicht einbezogen, so wäre insbesondere auch das ADR hinsichtlich seiner Vorschriften über das Be- und Entladen der Fahrzeuge, sofern dieses nicht auf Verkehrsflächen mit öffentlichem Verkehr geschieht, nicht vollziehbar, es sei denn, daß auf anderen einschlägigen Rechtsgebieten entsprechende Regelungen getroffen werden. Gerade das dürfte aber schon rechtlich ziemlich problematisch sein, zumal fraglich ist, ob alle dieses nicht auf Verkehrsflächen mit öffentlichem Verkehr hiebei Berücksichtigung finden würden. Im übrigen ergibt sich aus dem Erkenntnis des Verfassungsgerichtshofes vom 26. März 1976, Zl. K II-2/76, die verfassungsrechtliche Unbedenklichkeit einer derartigen Bestimmung.

Wie bereits ausgeführt, sollen Verkehrsflächen ohne öffentlichen Verkehr dem Anwendungsbereich dieses Bundesgesetzes nur dann unterworfen sein, wenn sie im Rahmen einer Beförderung auf Verkehrsflächen mit öffentlichem Verkehr mitbenutzt werden. Daher ist z. B. der ausschließlich auf Verkehrsflächen ohne öffentlichen Verkehr beschränkte Werksverkehr, wie etwa auf dem Gelände eines Industrieunternehmens, dem Geltungsbereich dieses Bundesgesetzes nicht unterworfen. Werden bei solchen Beförderung aber Straßen mit öffentlichem Verkehr, wenn auch nur auf ganz kurzen Strecken, wie z. B. durch Überqueren und ähnliches berührt, so unterliegen solche Beförderungen diesem Bundesgesetz. Allenfalls werden in solchen Fällen aber Ausnahmegenehmigungen gemäß § 25 für die betreffende Beförderung in Betracht kommen.

Zu Abs. 3:

Das ADR ist von Österreich ratifiziert worden (BGBl. Nr. 522/73) und hat damit Gesetzesrang. Österreich ist daher verpflichtet, Beförderungen im Sinne dieses Übereinkommens auf seinem

Bundesgebiet ohne zusätzliche Bedingungen oder Auflagen zu gestatten. Daher darf dem ADR durch das im Entwurf vorliegende Gesetz nicht derogiert werden. Diesem Erfordernis soll durch die Bestimmung über die Nichtanwendung des im Entwurf vorliegenden Bundesgesetzes Rechnung getragen werden.

Das ADR sieht in Rn. 2010 und 10 602 vor, daß unter den dort näher bestimmten Voraussetzungen die zuständigen Behörden von Vertragsparteien dieses Übereinkommens unmittelbar untereinander vereinbaren können, bestimmte Beförderungen auf ihren Gebieten in zeitweiliger Abweichung von den Vorschriften des ADR zuzulassen. Die Nichtanwendungsklausel muß daher auch diese völkerrechtlichen Vereinbarungen erfassen.

Eine Beförderung im Sinne des ADR liegt ohne Rücksicht darauf vor, ob sie von einem ausländischen oder einem österreichischen Beförderer durchgeführt wird. Beide haben Anspruch auf die Durchführung der Beförderung, wenn die Vorschriften des ADR erfüllt sind. Daher braucht auch ein österreichischer Beförderer bei einer ADR-Beförderung z. B. nur dann einen Beifahrer beizustellen, wenn dies im ADR vorgeschrieben ist. Dieser Grundsatz schließt allerdings nicht aus, daß das Fahrzeug eines österreichischen Halters, auch dann wenn es für ADR-Beförderungen herangezogen wird, nur verwendet werden darf, wenn es nach den österreichischen Kraftfahrvorschriften genehmigt und zugelassen ist. Art. 5 des ADR bestimmt nämlich, daß Beförderungen, für die dieses Übereinkommen gilt, den allgemeinen nationalen oder internationalen Vorschriften über den Straßenverkehr unterworfen bleiben.

Zu Abs. 4:

Die für den Lufttransport gefährlicher Güter geltenden Empfehlungen des Internationalen Luftverkehrsverbandes (IATA-Regulations) wurden zum Unterschied vom RID mit dem ADR nicht in Einklang gebracht. Da diese Vorschriften zum Teil eine andere Gefahrenkennzeichnung vorsehen, soll durch die Bestimmung des Abs. 4 gewissen, sich daraus ergebenden Schwierigkeiten vorgebeugt werden.

Zu Abs. 5:**Z. 1:**

Die Anwendung des gegenständlichen Gesetzes auf die Beförderung gefährlicher Güter in Briefen und Paketen durch die Post ist nicht erforderlich, da hierfür eigene Vorschriften der Post bestehen, die geeignet sind, Gefahren auf diesem Gebiet auszuschließen.

Z. 2:

Das Bundesheer benötigt zur Erfüllung seiner im Bundesverfassungsgesetz auferlegten Aufgaben vielfach auch gefährliche Güter im Sinne dieses Bundesgesetzes. Im Hinblick auf die Aufgabenstellung des Bundesheeres erscheint es daher erforderlich, in dem vorliegenden Gesetz auf die Besonderheiten der militärischen Erfordernisse Bedacht zu nehmen und das Bundesheer und die Heeresverwaltung vom Anwendungsbereich auszunehmen. Die vorgesehene Ausnahme ist vertretbar, weil gewährleistet ist, daß das Bundesheer durch entsprechende Vorschriften in allen Ausnahmefällen in geeigneter Weise für die Sicherheit Vorsorge getroffen hat.

Die Ausnahmeregelung entspricht ihrer Konstruktion nach verschiedenen vergleichbaren Regelungen, die bereits seit geraumer Zeit Bestandteil der Rechtsordnung sind (z. B. § 29 Abs. 2 StVO 1960 und § 107 Abs. 4 KFG 1967).

Z. 3:

Für die Fälle der Lebensrettung und des Katastropheneinsatzes muß durch determinierte Ausnahme Sorge getragen werden. Das ADR kennt eine ähnliche Bestimmung nur für die Anlage B [Rn. 10 100 (5)]; nicht aber für die Anlage A.

Z. 4:

Diese Ausnahme von der Anwendung des Gesetzes ist im Interesse der Land- und Forstwirtschaft. Damit sollen vor allem jene Fälle erfaßt werden, in denen gefährliche Güter, die im Rahmen eines land- und forstwirtschaftlichen Betriebes oder eines solchen Nebenbetriebes (z. B. im Rahmen der sogenannten Nachbarschaftshilfe) verwendet werden, wie z. B. Kunstdünger, vom Lagerhaus oder einer sonstigen Verkaufsstelle zum Anwesen befördert werden.

Z. 5:

Die Eigenart der in der Klasse 6.2 des ADR erfaßten ekelerregenden und ansteckungsgefährlichen Stoffe läßt die vorgesehenen Ausnahmen sachlich vertretbar erscheinen; vgl. auch die ähnliche Regelung in der deutschen Gefahrgutverordnung — Straße, § 11 Abs. 2.

Zu Abs. 6:

Die Beförderung gefährlicher Stoffe, die verdichtete, verflüssigte oder unter Druck gelöste Gase sind, erfolgt mittels sogenannter Druckbehälter, die den Bestimmungen des Art. 48 des Verwaltungsentlastungsgesetzes 1925 in der geltenden Fassung bzw. der Dampfkesselverordnung, BGBl. Nr. 83/1948, in der geltenden Fassung unterliegen.

Zu Abs. 7:

Mit dem im Entwurf in Aussicht genommenen Bundesgesetz können nach dem Rechtssatz des Verfassungsgerichtshofes Regelungen getroffen werden, soweit dadurch den Gefahren begegnet werden soll, die sich daraus ergeben, daß die Beförderung durch Kraftfahrzeuge erfolgt. Falls darüber hinaus Regelungen zum Schutz der Arbeitnehmer z. B. beim Be- und Entladen, erforderlich sind, sind entsprechende Vorschriften im Rahmen der Arbeitnehmerschutzvorschriften zu erlassen. Die Überwachung der Einhaltung von Arbeitnehmerschutzvorschriften sowohl auf Straßen mit öffentlichem Verkehr als insbesondere auch auf Verkehrsflächen mit nicht öffentlichem Verkehr innerhalb von Betrieben obliegt unbeschadet der im § 26 des gegenständlichen Entwurfes vorgesehenen Bestimmungen auf Grund des Arbeitsinspektionsgesetzes 1974 der Aufsicht der Arbeitsinspektion. Die Bestimmung des Abs. 7 dient sohin der Wahrung der Rechtssicherheit.

§ 2**Zu Abs. 1:**

Mit dieser grundsätzlichen Bestimmung sollen die Vorschriften der Anlagen A und B des ADR in der im Bundesgesetzblatt jeweils kundgemachten Fassung auch zur materiellrechtlichen Grundlage der Bestimmungen dieses Bundesgesetzes, soweit sie sich auf den nationalen Verkehr beziehen, gemacht werden. Dies aber nur insoweit, als in diesem Bundesgesetz nicht anderes bestimmt wird. Mit dieser Einschränkung soll gewährleistet werden, daß bestimmte nationale Beförderungen, bestimmte gefährliche Güter oder bestimmte Fahrzeugarten vom ADR abweichenden Bestimmungen unterworfen werden können. In diesem Zusammenhang wird vor allem auf die derzeit in Geltung befindliche Tankfahrzeugverordnung 1967 hingewiesen, welche in bestimmten Punkten strenger ist als das ADR.

Zu Abs. 2:

Die Beförderung kleiner Mengen bestimmter gefährlicher Güter ist auch ohne die Sicherheitsbestimmungen des ADR unbedenklich und daher vertretbar, sodaß für Ausnahmen in dieser Richtung Vorsorge getragen werden muß, wie z. B. Benzin zur Kleiderreinigung in Flaschen oder Butan in Taschen- oder Tischfeuerzeugen. Ohne eine Verordnung auf Grund der hier in Aussicht genommenen Ermächtigung wäre die Vollziehung des Gesetzes in Frage gestellt, denn es wäre für die Betroffenen unzumutbar, etwa für die Beförderung einer Flasche Reinigungsbenzin die Einhaltung der mit diesem Gesetz festgesetzten Vorschriften zu verlangen, wie z. B. Kennzeichnung des Fahrzeuges, Begleitpapiere.

Im ADR sind bereits jetzt für bestimmte Stoffe Höchstmengen festgesetzt, bis zu denen der Stoff frei befördert werden darf (siehe z. B. Rn. 2201 a, 2301 a, 2401 a; 2431 a, 2471 a, 2501 a, 2801 a und 10 100). Diese Ausnahmen gelten im Sinne des Abs. 1 auch für das im Entwurf vorliegende Gesetz. Da sie aber nur den Erfordernissen des ADR, nicht aber denjenigen der nationalen Beförderung entsprechen, könnten zusätzliche Ausnahmen erforderlich werden.

Zu Abs. 3 und 4:

Es gibt gefährliche Stoffe, deren Beförderung auf der Straße nach dem ADR unzulässig ist. Es soll daher die Möglichkeit geschaffen werden, durch Verordnung die nationale Beförderung solcher Stoffe unter bestimmten Voraussetzungen für zulässig zu erklären, da sonst durch das Inkrafttreten des vorgesehenen Bundesgesetzes unvermeidbare Hemmnisse für die Wirtschaft zu befürchten wären.

Das ADR muß als internationales Übereinkommen spezifische Interessen der einzelnen Mitgliedstaaten bis zu einem gewissen Grad unberücksichtigt lassen. So könnte z. B. der Fall eintreten, daß die Beförderung eines nach dem ADR zugelassenen gefährlichen Stoffes vom Standpunkt spezifischer österreichischer Verhältnisse aus im nationalen Bereich unterbunden werden müßte. Hiefür muß der Gesetzgeber Sorge tragen.

Dies gilt sinngemäß auch für solche gefährliche Stoffe, die erst neu entdeckt bzw. geschaffen werden und daher dem ADR nicht bekannt sind. Die Aufnahme solcher Stoffe in das ADR erfordert zufolge des internationalen Charakters dieses Übereinkommens meistens einige Jahre. Die nationale Beförderung solcher Stoffe soll aber schon vorher geregelt werden können. Dies ist durch Abs. 3 und 4 sichergestellt.

Zu Abs. 5:

Die Gefahren, die durch die im ADR geregelten gefährlichen Stoffen entstehen können, wie z. B. Explosion, Vergiftung, Verseuchung, Ätzung, Strahlung, Brand u. ä. m. stellen das wesentliche vergleichbare Kriterium für die Abgrenzung des Begriffes eines „gefährlichen Stoffes“ im Sinne des im Entwurf vorliegenden Bundesgesetzes dar.

§ 3

Zu Abs. 1:

Z. 1:

Eine allgemeine Definition des Begriffes „gefährliches Gut“ ist im Hinblick auf die Vielfalt und die Verschiedenheit der in Betracht kommenden Stoffe problematisch. Es erscheint daher,

nicht zuletzt auch aus Gründen der Rechtssicherheit geboten, den Begriff an die im ADR enthaltene Begriffsbestimmung anzugleichen.

Z. 2:

Der Begriff „Beförderung“ darf sich nicht auf die bloße Ortsveränderung beschränken. Er muß sich vielmehr auch auf jene Handlungen erstrecken, die einerseits zur unmittelbaren Vorbereitung der Ortsveränderung erforderlich sind und die andererseits unmittelbar nach Beendigung derselben vorgenommen werden müssen. Dazu gehören u. a. das Verpacken, Verladen, Entladen, Reinigen und Entgiften. Auch das ADR regelt diese Tätigkeiten eingehend.

Z. 3:

Es ist notwendig, die nationale Beförderung gegenüber der Beförderung im Sinne des ADR begrifflich abzugrenzen.

Z. 4:

Mit einem Kraftfahrzeug, mit dem gefährliche Güter befördert werden, darf nur ein Anhänger gezogen werden. Daher kann sich die Beförderungseinheit nur auf ein Kraftfahrzeug oder auf einen solchen Zug erstrecken.

Z. 5 und 6:

Das ADR verwendet die Begriffe „Verpackung“ und „Versandstück“, ohne sie zu definieren. Eine Definition dieser beiden Begriffe ist aber schon im Interesse einer klaren Unterscheidung erforderlich. Da auch leere Verpackungen, in denen sich noch Rückstände eines gefährlichen Gutes befinden, unter Umständen die gleiche Gefährlichkeit aufweisen, wie ein verpackter gefährlicher Stoff (z. B. Reste von giftigem oder radioaktivem Material), müssen solche leere Verpackungen dem Begriff Versandstück zugeordnet werden. Auch das ADR kennt diese Zuordnung.

Z. 7:

Siehe Erläuterungen zu § 33.

Z. 8 bis 11:

Diese Begriffsbestimmungen ergeben sich aus dem Handelsrecht (§§ 407, 425 ff HGB):

„Wer mit dem Frachtführer (Beförderer) den Frachtvertrag abschließt, ist der Absender. Schließt der Absender den Frachtvertrag für Rechnung eines Dritten, so heißt dieser Versender. So ist der Spediteur Absender, dessen Auftraggeber Versender.“ [Ratz in RGR Komm. z. HGB, § 425 Anm. 11. c) S. 397]. Siehe hiezu auch Baumbach-Duden, HGB 21, § 425 Anm. 2 A.

Zu Abs. 2:

Eine Festlegung der übrigen maßgebenden Begriffe, so insbesondere die Definition der Begriffe Container, Tankcontainer usw., konnte entfallen, weil diese im ADR hinreichend bestimmt sind. Daher genügt die hier enthaltene Bestimmung, daß die übrigen Begriffe des ADR auch als Begriffe im Sinne des Bundesgesetzes gelten. Definitionen finden sich im ADR in Rn. 2000, 2001 und 10 102.

Das ADR spricht in seiner Klasse 7 von Bauartmustern von Verpackungen und von Bauartmustern von Versandstücken (Versandstückmuster). Diese beiden Begriffe erfahren jedoch keine Abgrenzung. Es fällt jedoch auf, daß nur von Versandstückmuster genehmigungen, nicht aber von Bauartmuster genehmigungen gesprochen wird. Da auch nach dem ADR (vgl. Rn. 2700) das Versandstück nur eine einzelne bestimmte, mit dem gefährlichen Stoff gefüllte Verpackung sein kann (vgl. auch die Begriffsbestimmung im § 3 Abs. 1 Z. 6), kann mit dem Begriff „Versandstückmuster genehmigung“ nur die Genehmigung des Bauartmusters der Verpackung gemeint sein, welche auch die näheren Bedingungen für die Füllung (wie Füllungsgut, Füllmenge, Füllungsverhältnis usw.) und damit für die Verwendung der Verpackung als Versandstück umfassen muß.

Im Hinblick auf die offensichtlich nicht konsequente Diktion des ADR in diesem Punkt ist daher eine entsprechende Klarstellung notwendig.

§ 4

Die Voraussetzungen, unter denen eine Verpackung und ein Versandstück verwendet werden darf, müssen im Gesetz eindeutig festgesetzt werden.

Zu Abs. 1:**Z. 1:**

Erster Grundsatz muß sein, daß die Verpackung hinsichtlich ihrer Beschaffenheit und Ausrüstung der Gefährlichkeit und der Menge desjenigen gefährlichen Stoffes entsprechen muß, der in dieser Verpackung befördert wird. Siehe im übrigen auch das zu Abs. 2 Gesagte.

Z. 2 bis 4:

Bei Verpackungen, für die in den einschlägigen Vorschriften (ADR, Verordnungen) Bestimmungen über die Bauart, Ausrüstung und Ausstattung oder über die Genehmigung oder Überprüfung enthalten sind, muß die Zulässigkeit ihrer Verwendung davon abhängig gemacht werden, daß diesen Vorschriften entsprochen ist.

Z. 5:

Die Kennzeichnung der Gefahr und des gefährlichen Stoffes auf den Versandstücken durch sogenannte Gefahrzettel gehört zu den wichtigsten Sicherheitsvorschriften des ADR und dieses Bundesgesetzes, da ohne Gefahrzettel bei Zwischenfällen oder Unfällen ein wirksames Einschreiten zumindest bedeutend erschwert und dadurch auch vielfach unwirksam sein kann. Die Kennzeichnung des Versandstückes mit Gefahrzetteln ist daher von so wesentlicher Bedeutung für die Erreichung des Gesetzeszweckes, daß sie unabdingbar für die Zulässigkeit der Verwendung der Verpackung erklärt werden muß.

Zu Abs. 2:

Die im Abs. 1 Z. 1 festgesetzte Voraussetzung hat, wie bereits oben ausgeführt, grundsätzliche Bedeutung. Da davon ausgegangen werden kann, daß diese Voraussetzung bei Verpackungen erfüllt ist, deren Bauartbestimmungen den einschlägigen Vorschriften, insbesondere des ADR entsprechen, oder die im Sinne dieser Vorschriften geprüft oder genehmigt sind, kann im Gesetz ausgesprochen werden, daß bei diesen Verpackungen die Voraussetzung des Abs. 1 Z. 1 als gegeben gilt.

§ 5**Zu Abs. 1:**

Das ADR sieht in seiner derzeitigen Fassung Genehmigungen von Versandstückmustern nur in seiner Klasse 7 (radioaktive Stoffe, Rn 2704, Rn. 3671—3674) vor. Siehe im übrigen die Erläuterungen zu § 3 Abs. 2.

Zu Abs. 2:

Die Genehmigung eines Bauartmusters bildet die Grundlage für die Verwendung zahlreicher, diesem Muster entsprechender Einzelverpackungen und es soll daher im Hinblick auf die grundsätzliche Bedeutung einer solchen Genehmigung und vor allem auch zur Wahrung der Einheitlichkeit die Entscheidung ausschließlich der Zentralstelle übertragen werden.

Im Hinblick auf das technische Naheverhältnis von fest verbundenen Tanks und Aufsetztanks mit dem jeweiligen Fahrzeug ist es erforderlich, die Genehmigungen, auch Bauartmuster genehmigungen, in diesen Fällen mit den Fahrzeuggenehmigungen (§ 12) zu koppeln.

Zu Abs. 4:

Die bisherige Praxis hat bereits ergeben, daß es Verpackungen und Versandstücke gibt, deren Bauartmuster mangels der erforderlichen Einrichtungen oder Sachverständigen in Österreich nicht geprüft werden können. Um hier dennoch

eine Vollziehung des im Entwurf vorliegenden Bundesgesetzes zu gewährleisten, soll der Behörde die Möglichkeit gegeben werden, auch im Ausland erfolgte Prüfungen solcher Muster und deren Ergebnisse für das Inland anzuerkennen.

Zu Abs. 5:

Die Kennzeichen sollen schon aus Gründen der Einheitlichkeit, Leichtigkeit und Kostenersparnis den im ADR vorgeschriebenen Kennzeichen entsprechen (Rn. 3656 und 3677). Die weiteren Bestimmungen dieses Absatzes sollen der Möglichkeit einer leichten und sicheren Überwachung dienen und sollen gewährleisten, daß die Verwendung von dem genehmigten Bauartmuster nicht oder nicht mehr entsprechenden Verpackungen und Versandstücken leicht und schnell unterbunden werden kann.

Zu Abs. 6:

Im Hinblick auf die besonderen Gefahren bei der Beförderung gefährlicher Güter kommt der gesetzlichen Möglichkeit der Behörde, die Genehmigungen mit entsprechenden Bedingungen und Auflagen auszustatten, besondere Bedeutung zu.

Zu Abs. 7:

Das zu § 14 Abs. 2 Gesagte gilt hier sinngemäß.

Zu Abs. 8:

Siehe Bemerkungen zu Abs. 1.

Das ADR sieht im Anhang A 6 (Vorschriften für die radioaktiven Stoffe der Klasse 7) als besondere Rechtsfigur die Erteilung einer Genehmigung durch Gültigkeitserklärung des von einer ausländischen Behörde ausgestellten Genehmigungszeugnisses vor (siehe Rn. 3679). Um jede Unklarheit auszuschließen, muß festgestellt werden, daß die Bestimmungen des ADR über diese Rechtsfigur durch die Abs. 1 bis 7 unberührt bleiben.

Zu Abs. 9:

Das ADR kennt derzeit noch keine Einzelgenehmigungen von Verpackungen. Es kann jedoch für die Zukunft nicht ausgeschlossen werden, daß solche Einzelgenehmigungen eingeführt werden. Für diesen Fall ist Vorsorge zu treffen.

§ 6

Es kann Fälle geben, wo eine Ausnahme genehmigung notwendig und vertretbar ist. Es könnte in manchen Fällen zu ganz unnötigen Erschwernissen für die Wirtschaft kommen, wenn Ausnahme genehmigungen nicht vorgesehen sind. Man denke in diesem Zusammenhang an Beförderungen, die nur auf Strecken statt-

finden, bei denen die üblichen Folgen von Zwischenfällen nicht befürchtet werden müssen, z. B. Strecken ohne in der Nähe befindliche Gewässer, ohne Grundwassergefährdung, ohne besondere Vegetationsgefährdung, etwa zwischen einem Industriestandort und einem Bahnhof. Vor allem muß aber auch bedacht werden, daß eine Beförderung aus Versuchsgründen notwendig sein kann, die bei Einhaltung besonderer Vorsichtsmaßnahmen ohne weiteres vertretbar wäre, obwohl die Bestimmungen des ADR nicht eingehalten werden.

Schließlich wäre aber auch eine unververtretbare Schlechterstellung der nationalen Beförderer gegenüber den ADR-Beförderern gegeben, weil für die Letzteren die sogenannten Sondervereinbarungen getroffen werden können, die ja auch nichts anderes als Ausnahme genehmigungen sind.

Vergleiche hierzu auch § 34 KFG 1967.

§ 7

Der Behörde muß die Möglichkeit gegeben sein, eine Verpackung, die nicht mehr dem genehmigten Bauartmuster (Versandstückmuster) oder ihrer Einzelgenehmigung entspricht, dadurch aus dem Verkehr zu ziehen, daß sie den der Genehmigung zugrunde liegenden Bescheid unwirksam macht. Dies kann nur durch einen Bescheid über die Feststellung dieser Nichtentsprechung erzielt werden. Hierbei ist für eine wirksame Vollziehung der Widerruf des seinerzeit festgesetzten Kennzeichens von besonderer Bedeutung.

§ 8

Das ADR kann schon im Hinblick darauf, daß es international zur Anwendung gelangen muß, auf die Besonderheiten der nationalen Verhältnisse nicht immer voll Bedacht nehmen. Es kann daher notwendig werden, für nationale Beförderungen von den Vorschriften des ADR abweichende Bestimmungen zu erlassen, weil besondere Verhältnisse im Inland dies angezeigt erscheinen lassen, z. B. besonders gefährliche Geländestrecken, die es nicht in jedem anderen Land gibt, wie Gebirgsstrecken oder Strecken mit besonderen Umweltbedingungen. Daher muß eine Grundlage für die Erlassung entsprechender Verordnungen geschaffen werden.

§ 9

Container sind Behälter, die nicht mit einem Fahrzeug ständig fix verbunden sind, sondern infolge ihrer Eigenart von verschiedenen Fahrzeugen verwendet werden können. Siehe hierzu auch die Definitionen in Rn. 10 102 (1) ADR. Container sind daher verfahrensmäßig den Verpackungen zuzuordnen.

§ 10

Die Voraussetzungen, unter denen Fahrzeuge zur Beförderung gefährlicher Güter verwendet werden dürfen, müssen im Gesetz eindeutig festgesetzt werden.

Zu Abs. 1:**Z. 1:**

Grundsatz hat zu sein, daß jedes zur Beförderung gefährlicher Güter verwendete Fahrzeug jeweils der Gefährlichkeit und der Menge des beförderten gefährlichen Gutes entsprechend gebaut, beschaffen und ausgerüstet sein muß. Der grundsätzliche Charakter dieser Vorschrift kommt auch durch die Bestimmung des Abs. 2 zum Ausdruck. Siehe die Bemerkungen zu Abs. 2.

Z. 2:

Grundsatz hat weiters zu sein, daß jedes zur Beförderung gefährlicher Güter verwendete Fahrzeug nach den Vorschriften des Kraftfahrgesetzes 1967 im öffentlichen Verkehr verwendet werden darf (siehe hiezu § 36 KFG 1967). Im Hinblick auf die besondere Gefährlichkeit der Beförderung muß vorgeschrieben werden, daß diese Beförderung nur mit zugelassenen Fahrzeugen erfolgen darf. Fahrzeuge gemäß § 1 Abs. 2 lit a und b und § 104 Abs. 7 KFG 1967 müssen jedenfalls von der Beförderung ausgeschlossen sein.

Z. 3:

Tankfahrzeuge und Fahrzeuge mit Aufsetztanks müssen schon wegen ihrer besonderen technischen Ausrüstung und der Tankaufbauten grundsätzlich kraftfahrrechtlich einzelgenehmigt sein. Dies ist auch schon jetzt nach den kraftfahrrechtlichen Vorschriften vorgeschrieben (Tankfahrzeugverordnung). Bei allen übrigen Fahrzeugen, mit denen gefährliche Güter befördert werden, erscheint auch die Typengenehmigung ausreichend.

Z. 4:

Die Bestimmung der Z. 4 ist eine *lex specialis* zu Z. 1.

Z. 5:

Dort wo das ADR eine besondere Genehmigung oder Zulassung vorschreibt, muß diese die Voraussetzung für die Zulässigkeit der Verwendung des Fahrzeuges bilden [z. B. ADR Rn. 10 182 (1) und (2)].

Z. 6:

Das zu Z. 5 Gesagte gilt sinngemäß auch hier. Sowohl die vorschriftsmäßige Überprüfung der Fahrzeuge durch die Behörde (Verwaltungsverfahren) als auch die im Sinne des § 15 Abs. 4 zu veranlassende Prüfung des Fahrzeuges muß Voraussetzung für dessen Verwendung sein, um

zu gewährleisten, daß das Fahrzeug nur in verkehrs-, betriebs- und beförderungssicherem Zustand Verwendung findet.

Z. 7:

Das ADR sieht in verschiedenen Fällen vor, daß das Fahrzeug vor dem Beladen oder nach dem Entladen gereinigt und entgiftet werden muß (siehe z. B. Rn. 10 415). Diese Bestimmungen haben den Zweck, daß das Beladen nicht entgifteter Fahrzeuge mit anderen, auch nicht gefährlichen Gütern, vor allem Lebensmitteln, verhindert werden soll. Die Reinigung und Entgiftung muß daher aus Sicherheitsgründen zu einer Voraussetzung für die Zulässigkeit der Verwendung des Fahrzeuges gemacht werden.

Z. 8:

Das zu Z. 5 Gesagte gilt bei Tankfahrzeugen auch für die wiederkehrende Überprüfung des Tanks, insbesondere unter Berücksichtigung der Dampfkesselvorschriften. Auf Grund der Dampfkesselvorschriften sind Tanks unabhängig vom Fahrzeug wiederkehrend zu überprüfen [siehe Rn. 10 182 (4)].

Z. 9:

Das ADR enthält umfangreiche Bestimmungen über die Kennzeichnung der Beförderungseinheit mit einem wohlgedachten Nummernsystem zur Kennzeichnung der Gefahr und des Stoffes. Dieses Nummernsystem bildet die Grundlage für eine möglichst wirksame Katastrophenbekämpfung bei Zwischenfällen und Unfällen und dient nicht nur dem Schutz der Umwelt, sondern unter anderem auch dem Schutz der Fahrzeugbesatzung, der einschreitenden Organe oder sonstiger in der Nähe befindlicher Personen.

Z. 10:

Siehe die Erläuterungen zu § 16.

Zu Abs. 2:

Das zu § 4 Abs. 2 Gesagte gilt hier sinngemäß.

Zu Abs. 3:

Hier handelt es sich um eine grundsätzliche Bestimmung des ADR, die in diesem Übereinkommen aber nur mittelbar (nämlich durch die Begriffsbestimmung) zum Ausdruck kommt und hier daher als Gesetzesbefehl festgelegt werden muß (siehe Rn. 10 104).

Zu Abs. 4:

Diese Bestimmung entspricht einer gleichartigen Vorschrift des Kraftfahrgesetzes 1967 (§ 92 Abs. 6 Z. 10 KFG 1967) und wäre daher zu übernehmen.

§ 11

Die Bestimmungen sind derzeit im Kraftfahrzeuggesetz 1967 (§ 92 Abs. 6) enthalten und daher von dort zu übernehmen. Die Ausrüstung mit Fahrtschreibern und Wegstreckenmessern soll jedoch nunmehr nur für Kraftwagen vorgeschrieben werden, die ausschließlich oder vorwiegend zur Beförderung gefährlicher Güter bestimmt sind. Es wäre unbillig, dies auch für Fahrzeuge vorzuschreiben, die nur einmal oder höchstens gelegentlich hierfür verwendet werden, da der Einbau dieser Apparate verhältnismäßig aufwendig ist und durch diese Maßnahme eine Erhöhung der Beförderungssicherheit nicht unmittelbar erreicht wird.

§ 12

Zu Abs. 1:

Siehe die Bemerkungen zu § 10 Abs. 1 Z. 5 und § 5 Abs. 2.

Zu Abs. 2:

Die Zuständigkeit für die besondere Genehmigung ist, wie dies auch bei der kraftfahrrechtlichen Einzelgenehmigung der Fall ist, dem Landeshauptmann zu übertragen. Da die besondere Genehmigung nur durchgeführt werden darf, wenn das betreffende Fahrzeug kraftfahrrechtlich genehmigt ist, sind mit dem Antrag die diesbezüglichen Nachweise vorzulegen. Werden die beiden Anträge zugleich eingebracht, dann hat die Behörde zunächst über die kraftfahrrechtliche Einzelgenehmigung zu entscheiden und erst, wenn diese erteilt ist, über die besondere Genehmigung.

Zu Abs. 3:

Für die Durchführung der Begutachtungen der Fahrzeuge sind Sachverständige heranzuziehen. Diese haben ihre Gutachten auf Grund der in den im Abs. 1 angeführten Vorschriften vorgeschriebenen Prüfungen zu erstatten, weil sich die Genehmigung auf diese Vorschriften zu beziehen hat (siehe Bemerkungen zu Abs. 1). Die weiteren Bestimmungen über den Prüfbefund sollen gewährleisten, daß die Behörde ihre Entscheidung auf Grund der Befunde und Gutachten einwandfrei zu treffen und im Bescheid festzuhalten vermag. Die Bestimmung, wonach der Bescheid über die besondere Genehmigung nur zusammen mit dem Bescheid über die kraftfahrrechtliche Einzelgenehmigung gültig ist, entspricht der Abhängigkeit der besonderen Genehmigung von der kraftfahrrechtlichen Genehmigung.

Zu Abs. 4:

Die Festsetzung der Bedingungen und Auflagen bei der besonderen Genehmigung ist im Hinblick auf die Gefährlichkeit der mit dem

Fahrzeug durchzuführenden Beförderung von besonderer Bedeutung.

Zu Abs. 5:

Es muß die Möglichkeit geschaffen werden, generell anzuordnen, welche Befunde und Gutachten von der Behörde oder auch von den Sachverständigen einzuholen sind, welche Unterlagen hierfür vorzulegen und welche Prüfungen hierfür vorzunehmen sind.

Zu Abs. 6:

Mit dieser Bestimmung soll der Behörde die Möglichkeit gegeben werden, vorschriftswidrige Fahrzeuge von der weiteren Verwendung auszuschließen.

Die Behebung oder Abänderung eines materiell rechtskräftigen Bescheides ist nur bei Vorliegen der in den §§ 68 und 69 AVG festgesetzten Gründe möglich. Der dem Abs. 6 zugrunde liegende Sachverhalt stellt keinen solchen Grund dar, daher muß im Gesetz durch die im Abs. 6 vorgesehene Bestimmung Vorsorge getroffen werden, daß der Genehmigungsbescheid unwirksam wird. Die Verständigung der Zulassungsbehörde muß aus verwaltungstechnischen Gründen vorgeschrieben werden.

§ 13

Zu Abs. 1:

Im § 33 Abs. 1 KFG 1967 wird bestimmt, daß der Zulassungsbesitzer des Fahrzeuges Änderungen an einem einzelnen, zum Verkehr zugelassenen Fahrzeug einer genehmigten Type, die im Genehmigungsbescheid enthaltene Angaben betreffen, unverzüglich dem Landeshauptmann anzuzeigen hat, in dessen örtlichem Wirkungsbereich das Fahrzeug seinen dauernden Standort hat. Es ist nunmehr auch denkbar, daß an einem Fahrzeug zur Beförderung gefährlicher Güter, für das eine besondere Einzelgenehmigung gemäß § 12 erteilt worden ist, Änderungen vorgenommen werden, die zwar nicht im kraftfahrrechtlichen Genehmigungsbescheid enthaltene Angaben, jedoch Angaben im Bescheid über die besondere Einzelgenehmigung betreffen.

Zu Abs. 2:

Ist der Fall eingetreten, daß die Änderungen wesentliche technische Merkmale des Fahrzeuges betreffen, die für die Beförderungssicherheit im Sinne des im Entwurf vorliegenden Bundesgesetzes erheblich sein können, ist vorzuschreiben, daß für das Fahrzeug eine neue Einzelgenehmigung erforderlich ist. Damit soll gewährleistet werden, daß die Behörde überprüft, ob und inwieweit die Änderungen mit den vorerwähnten Vorschriften in Einklang zu bringen sind oder nicht.

Zu Abs. 3:

Diese Bestimmungen ergeben sich aus Abs. 2. Die Vorschrift über die Bestätigung auf dem Bescheid über die besondere Genehmigung dient zur Klarstellung des Sachverhaltes bei späteren Kontrollen.

Zu Abs. 4:

Mit dieser Bestimmung soll dem Landeshauptmann auch die Handhabe für die Einholung von allenfalls erforderlichen Sachverständigengutachten gegeben werden.

§ 14**Zu Abs. 1:**

Siehe Erläuterungen zu § 6.

Zu Abs. 2:

Die gegenständliche Bestimmung läßt auch eine generelle Delegation für gleichartige Fahrzeuge oder die Beförderung gleichartiger Stoffe zu, wenn die Voraussetzungen erfüllt sind (wesentliche Vereinfachung und erhebliche Erleichterung). Die Delegation kann daher sowohl für einen konkreten Antrag, als auch für gleichartige künftige Anträge erteilt werden. Z. B. wäre es denkbar, daß der Landeshauptmann von Vorarlberg delegiert wird, für die Erteilung von Genehmigungen von Tankfahrzeugen, die zur Beförderung von leicht entzündbaren Stoffen mit einem Flammpunkt über 55 Grad Celsius bestimmt sind. Hingegen würde eine solche Delegation für Anträge gleicher Art an den Landeshauptmann von Wien nicht in Betracht kommen, weil hier infolge der örtlichen Nähe, auch zur Zentralstelle, eine Vereinfachung oder erhebliche Erleichterung nicht gegeben wäre.

Zu Abs. 3:

Siehe Erläuterungen zu § 12 Abs. 6.

§ 15**Zu Abs. 1:**

Das Kraftfahrzeuggesetz 1967 enthält im § 92 Abs. 6 Z. 5 nachstehende Bestimmung:

„Die Fahrzeuge einschließlich von Kombinationskraftwagen sind wiederkehrend zu überprüfen (§ 55 Abs. 1); die wiederkehrende Überprüfung (§ 55 Abs. 2) ist ein Jahr nach der ersten Zulassung, auch wenn diese im Ausland erfolgte, und nach jeder Überprüfung ein Jahr nach dieser vorzunehmen. Für Kombinationskraftwagen gilt § 57 Abs. 6 letzter Satz sinngemäß.“

Diese Bestimmung ist in das in Aussicht genommene Bundesgesetz zu übernehmen. Die Überprüfung gemäß § 55 KFG 1967 bezieht sich nur auf die Verkehrs- und Betriebssicherheit des Fahrzeuges im Hinblick auf seine kraftfahrrechtliche Vorschriftenmäßigkeit, nicht aber auf die be-

sonderen Vorschriften dieses Bundesgesetzes (§ 11), der auf Grund dieses Bundesgesetzes erlassenen Verordnungen und des ADR. Daher ist es erforderlich, die wiederkehrende Überprüfung in den Fällen, in denen solche besonderen Vorschriften bestehen, auf diese auszudehnen.

Aus Gründen der Verwaltungsvereinfachung und auch zur Vermeidung einer Mehrbelastung der Normadressaten wären diese beiden Überprüfungen zusammenzulegen, zumal sie von denselben Sachverständigen durchgeführt werden können. Die im § 92 Abs. 6 Z. 5 KFG 1967 festgesetzten Fristen wären unverändert zu übernehmen.

Zu Abs. 2.:

Es muß gewährleistet sein, daß auch Fahrzeuge, die nicht ausschließlich oder vorwiegend zur Beförderung gefährlicher Güter bestimmt sind, die jedoch einmal oder gelegentlich zu einer solchen Beförderung herangezogen werden, vor dieser Verwendung ebenso überprüft sind, wie die im Abs. 1 angeführten Fahrzeuge. Dies ist erforderlich, weil bei Unfällen von Fahrzeugen, mit denen gefährliche Güter befördert werden, in Hinblick auf das beförderte gefährliche Gut wesentlich größere Gefahren und Schäden entstehen können, als bei Unfällen anderer Fahrzeuge. Daher ist es gerade bei solchen Fahrzeugen besonders wichtig, daß sie auf ihren vorschriftsmäßigen Zustand hin überprüft sind. Hiebei ist die Frist, innerhalb welcher die Überprüfung gelten soll, an Abs. 1 anzugleichen.

Die sinngemäße Anwendung des Abs. 1 dritter Satz bewirkt, daß Fahrzeuge, für die im ADR oder in einer Verordnung keine besondere Bauart- oder Ausrüstungsvorschriften enthalten sind, die jedoch auf Grund des KFG 1967 der wiederkehrenden Überprüfung unterliegen, wie z. B. LKW, faktisch keiner Änderung unterworfen werden, es sei denn, es handelt sich um ein Fahrzeug, das nach den kraftfahrrechtlichen Bestimmungen noch nicht zu einer wiederkehrenden Überprüfung heransteht (siehe hierzu § 55 Abs. 2 KFG 1967).

Zu Abs. 3:

Der Behörde muß die gesetzliche Handhabe gegeben werden, im Falle von Bedenken in die Zulässigkeit der Verwendung eines Fahrzeuges im Sinne dieses Bundesgesetzes eine besondere Überprüfung anzuordnen und durchzuführen. Diese soll aber auch der Zulassungsbesitzer oder der Beförderer beantragen können, weil jede dieser Personen sowohl ein rechtliches, als auch ein faktisches Interesse an der Feststellung haben können, ob ein zur Beförderung gefährlicher Güter bestimmtes Fahrzeug den in Betracht kommenden Vorschriften noch entspricht (vgl. auch § 56 Abs. 1 letzter Satz KFG 1967).

Zu Abs. 4:

Die Behörde muß die Möglichkeit haben, den Antragsteller zu verhalten, Prüfbefunde oder Bescheinigungen zu erbringen, soweit diese für die Erstattung des Gutachtens des amtlichen Sachverständigen oder der Bundesprüfanstalt notwendig sind. Im Hinblick auf die Gleichartigkeit der Überprüfungen ist die sinngemäße Anwendung der Verfahrens- und sonstigen einschlägigen Bestimmungen des Kraftfahrgesetzes 1967 zweckmäßig.

So wird das Ergebnis einer zusätzlichen Überprüfung eines Fahrzeuges im Genehmigungsbescheid gemäß § 31 KFG 1967, bei besonders zugelassenen Fahrzeugen im Bescheid gemäß § 12 etwa dahin zu vermerken sein, daß die Überprüfung der Beförderungssicherheit des Fahrzeuges für Transporte der im Antrag angegebenen Gefahrenklasse gegeben ist. (allenfalls durch Erlass näher zu regeln).

Zu Abs. 5:

Diese Bestimmungen sind bereits Bestandteil des § 92 KFG 1967 und somit aus diesem zu übernehmen.

§ 16

Die derzeitigen Mindestversicherungssummen nach § 92 Abs. 6 KFG 1967 i. d. F. der 4. KFG-Novelle, BGBl. Nr. 615/1977, für Fahrzeuge zur Beförderung gefährlicher Güter betragen 2,4 Mill. S für eine geschädigte Person, 12 Mill. S für mehrere geschädigte Personen und 1,8 Mill. S für Sachschäden. Diese Mindestversicherungssummen, die zwar über die im § 59 Abs. 3 KFG 1967 festgesetzten hinausgehen, erscheinen im Hinblick auf die außerordentlich hohen Schäden, die bei Unfällen im Zuge von Beförderungen gefährlicher Güter, Personen, Sachen und der Umwelt zugefügt werden können und erfahrungsgemäß auch immer wieder zugefügt werden (Tankwagenunfälle), als nicht ausreichend. Dies gilt insbesondere hinsichtlich des Haftungshöchstbetrages für Sachschäden, aber auch des Höchstbetrages für mehrere geschädigte Personen. Es war daher notwendig, bezüglich dieser beiden Positionen entsprechend höhere Mindestversicherungssummen festzulegen. Diese treten aber nicht neben die auf Grund des § 59 Abs. 3 KFG 1967 für das Fahrzeug bereits bestehenden Haftungshöchstbeträge, sondern ergeben sich als Summe aus den Höchstbeträgen des § 59 Abs. 3 KFG 1967 und den entsprechenden Differenzbeträgen auf 24 Mill. S, nämlich 16,8 Mill. S bzw. 23,28 Mill. S.

Was den Haftungshöchstbetrag für eine geschädigte Person betrifft, so ist dieser schon aus Gründen des Gleichheitssatzes im Kraftfahrgesetz 1967 zu belassen, da der Umstand, ob jemand durch ein Kraftfahrzeug, mit dem gefährliche Güter be-

fördert werden, oder durch ein anderes Kraftfahrzeug zu Schaden kommt, keine sachlich gerechtfertigte Differenzierung darstellt.

Unfälle oder Zwischenfälle bei Beförderungen ekelerregender oder ansteckungsgefährlicher Stoffe lassen Schäden zu einem Umfang, wie dies bei anderen gefährlichen Gütern der Fall sein kann, nicht erwarten. Dem soll die im Abs. 1 enthaltene Ausnahmebestimmung Rechnung tragen.

Die nachstehende Tabelle gibt eine Übersicht über die Mindestversicherungssummen auf Grund des Kraftfahrgesetzes 1967 und des im Entwurf vorliegenden Gesetzes.

in Millionen S	KFG 1967 (4. Novelle)		GGSt	
	§ 59 Abs. 3	§ 92 Abs. 6 *)	Differenz zu § 59 KFG	insgesamt
eine geschädigte Person	2,4	2,4	—	2,4
mehrere geschädigte Personen	7,2	12	16,8	24
Sachschäden..	0,72	1,8	23,28	24

*) Wird mit Inkrafttreten des GGSt außer Kraft treten.

§ 17**Zu Abs. 1:**

Eine besondere Zulassung der Fahrzeuge sieht das ADR insbesondere für Tankfahrzeuge, aber auch für bestimmte Fahrzeuge zur Beförderung von gefährlichen Stoffen der Klassen 1 a (explosive Stoffe und Gegenstände), 1 b (mit explosiven Stoffen geladene Gegenstände) und 1 c (Zündwaren, Feuerwerkskörper und ähnliche Güter) vor (siehe Rn. 10 182 und 11 182).

Zu Abs. 2:

Die Vorlage der in Z. 1 bis 4 angeführten Nachweise ist erforderlich, damit die Behörde in die Lage versetzt wird, zu prüfen, ob die für die besondere Zulassung notwendigen Voraussetzungen gegeben sind.

Zu Abs. 3:

Die Zuständigkeit für die besondere Zulassung ist schon aus Gründen der Einfachheit der Verwaltung und auch im Interesse der Partei der kraftfahrrechtlichen Zulassungsbehörde zu übertragen. Die besondere Zulassung gemäß Abs. 5 nur für bestimmte Arten von Straßen oder Straßenstrecken entspricht der kraftfahrrechtlichen „eingeschränkten Zulassung“ (§ 39 KFG 1967). Im Hinblick auf die für diese Zulassung notwendigen besonderen Ermittlungen der richtigen Straßenstrecken oder Arten von Straßen und die damit verbundene besondere Beurteilung des Ergebnisses des Ermittlungsverfahrens muß die Entscheidung über diese Zulassung dem Landeshauptmann bzw. dem Bundesminister für Verkehr übertragen werden.

Zu Abs. 4:

Die besondere Zulassung ist unter Festsetzung der besonderen, der Beförderungssicherheit dienenden, sowohl in den einschlägigen Vorschriften, als auch im Genehmigungsbescheid festgelegten Auflagen und Bedingungen auszusprechen. Die Bestimmung, daß der Bescheid über die besondere Zulassung, soweit dies auf Grund des Ergebnisses des Ermittlungsverfahrens möglich ist, sämtliche Angaben zu enthalten hat, die in den auf Grund des ADR auszustellenden Bescheinigungen enthalten sein müssen, dient der Verwaltungsvereinfachung. Es soll vermieden werden, daß die Behörde, falls später auf Grund der besonderen Zulassung die Ausstellung einer ADR-Bescheinigung beantragt wird, noch ergänzende Erhebungen vornehmen muß. Der Vermerk über die besondere Zulassung im Zulassungsschein ist aus Überwachungsgründen erforderlich.

Zu Abs. 5:

Siehe die Bemerkungen zu Abs. 3.

Zu Abs. 6:

Die Befristung der besonderen Zulassung auf nicht länger als ein Jahr ist erforderlich, um zu gewährleisten, daß das Fahrzeug nicht zu lange ohne Überprüfung seines Zustandes zur Beförderung gefährlicher Güter verwendet wird. Diese Befristung ist im ADR unter Rn. 10 182 Abs. 4 vorgeschrieben.

Da die besondere Genehmigung unbefristet zu erteilen ist, muß sichergestellt werden, daß vor jeder weiteren Zulassung eine Überprüfung des Fahrzeuges erfolgt, andernfalls wäre die Befristung der besonderen Zulassung kaum sinnvoll und jede weitere besondere Zulassung nur eine Formsache.

Die im letzten Satz in Aussicht genommene Bestimmung ist aus verwaltungs- und kontrolltechnischen Gründen erforderlich.

§ 18**Zu Abs. 1:**

Hier sollen diejenigen Tatbestände festgesetzt werden, bei deren Vorliegen die Aufhebung der besonderen Zulassung zur Verhinderung von Gefahren, die im Hinblick auf die Eigenart der Verwendung dieser Fahrzeuge außerordentlichen Umfang annehmen können, zwingend erforderlich ist. Dies ist auch deshalb notwendig, weil in diesen Fällen die kraftfahrrechtliche Zulassung nicht aufzuheben ist.

Zu Abs. 2:

Hier sollen diejenigen Tatbestände festgesetzt werden, die unter Umständen eine Aufhebung der besonderen Zulassung erfordern. Ob die Auf-

hebung erforderlich ist, soll der Beurteilung und Entscheidung der Behörde unterworfen sein, zumal bei Vorliegen eines jeden dieser Tatbestände es durchaus möglich sein kann, daß der Verwaltungszweck auch durch andere Maßnahmen als durch die Aufhebung der besonderen Zulassung erreichbar ist. Die Aufhebung der besonderen Zulassung soll hier sozusagen die „ultima ratio“ sein.

Zu Abs. 3:

Die Tatbestände nach Abs. 1 und 2 sollen deshalb die Aufhebung der Zulassung bewirken müssen bzw. können, weil die weitere Verwendung des Fahrzeuges gefährlich wäre. Daher muß ein solcher Bescheid auch sofort vollstreckbar sein.

Zu Abs. 4:

Die Bestimmung ist erforderlich, um einem Mißbrauch der Dokumente vorzubeugen, der im Hinblick auf die möglichen Gefahren einer unbefugten Verwendung des Fahrzeuges unterbunden werden muß.

§ 19**Zu Abs. 1:**

Da die Zulassung nach den Bestimmungen des Kraftfahrzeuggesetzes 1967 Voraussetzung für die besondere Zulassung ist, muß mit der Beendigung der erstgenannten Zulassung von Gesetzes wegen auch die besondere Zulassung erlöschen. Ferner muß die besondere Zulassung durch Abmeldung des Fahrzeuges hinsichtlich der besonderen Zulassung erlöschen, zumal diese Abmeldung eine reine Parteihandlung ist, auf Grund derer eine Entscheidung der Behörde nicht in Betracht kommt.

Zu Abs. 2:

Da das Erlöschen der Zulassung nach dem Kraftfahrzeuggesetz 1967 das Erlöschen der besonderen Zulassung automatisch bewirkt, brauchen die Tatbestände des § 43 Abs. 4 KFG 1967, auf Grund derer der Zulassungsbesitzer zur Abmeldung des Fahrzeuges verpflichtet ist, hier nicht mehr wiederholt werden. Als einziger Tatbestand bleibt daher der im Abs. 2 angeführte.

§ 20

Es ist erforderlich, den Zulassungsbesitzer gesetzlich zu verpflichten, Änderungen von für die Erteilung der Zulassung maßgebenden Voraussetzungen unverzüglich der Behörde anzuzeigen, damit diese allenfalls das entsprechende Ermittlungsverfahren zur Aufhebung der Zulassung einleiten kann.

§ 21

Das ADR enthält zwar für bestimmte Arten von Fahrzeugen mehr oder weniger eingehende Bestimmungen über die im Abs. 1 Z. 1 angeführten Gegenstände, dennoch wird es, insbesondere für die nationale Beförderung, erforderlich sein, besondere Vorschriften zu erlassen. In diesem Zusammenhang wird auf die Tankfahrzeugverordnung 1967 hingewiesen, die wohl im wesentlichen auf Grund der hier vorgesehenen Ermächtigung neu zu erlassen sein wird.

Siehe im übrigen auch die Erläuterungen zu § 8.

§ 22

Zunächst ist es erforderlich, Voraussetzungen festzulegen, unter denen die Beförderung grundsätzlich erfolgen und unter denen ein gefährliches Gut zur Beförderung übergeben werden darf. Die Verantwortung für die Durchführung dieser Maßnahmen und damit die Erfüllung der Voraussetzungen muß jeweils demjenigen übertragen werden, der auf Grund seines handelsrechtlichen Status (§§ 425 ff. HGB) und seiner Kenntnis der Eigenschaften und der Gefährlichkeit des zu befördernden Gutes die notwendigen und richtigen Entscheidungen treffen kann.

Zu Abs. 1:

Das ADR schreibt vor, welche Voraussetzungen bei der Beförderung jeweils vorliegen müssen, damit diese im Sinne dieses Übereinkommens reibungslos durchgeführt werden kann. Wenngleich das ADR in diesem Zusammenhang auch dahin verstanden werden kann, daß Beförderungen gefährlicher Güter, bei denen die Bestimmungen des ADR nicht eingehalten werden, zugleich auch als unzulässig zu gelten haben, so geht dies aus diesem Abkommen doch nicht eindeutig hervor. Das ADR enthält z. B. Bestimmungen darüber, wie gefährliche Güter verpackt, zusammengepackt, zusammengeladen usw. sein müssen, es enthält aber auch besondere Vorschriften über den Verkehr der Fahrzeuge. Dabei bleibt offen, ob etwa die Verhaltensvorschriften für den Lenker ebenso Voraussetzung für eine Zulässigkeit der Beförderung sind, wie die Einhaltung der Verpackungsvorschriften. Daher muß mit dem gegenständlichen im Entwurf vorliegenden Gesetz durch konstitutive Bestimmungen festgesetzt werden, welche Voraussetzungen für die Zulässigkeit der Beförderung gegeben sein müssen. Dies geschieht durch Festlegung der Tatbestände in den Z. 1 bis 8. Bei diesen Tatbeständen handelt es sich um solche, deren Nichterfüllung im Hinblick auf die besondere Gefährlichkeit solcher Beförderungen schwere Folgen für die Sicherheit von Personen, Sachen und der Umwelt haben kann, wie etwa die Beförderung eines gefährlichen Stoffes, der nicht befördert

werden darf (Z. 1; siehe hierzu z. B. die Beständigkeits- und Sicherheitsbestimmungen im Anhang A 1, Rn. 3100 ff. des ADR), die Beförderung ohne behördliche Bewilligung, wo sie vorgeschrieben ist (Z. 2; siehe z. B. Rn. 3675, 3676 des ADR) usw. Von besonderer Bedeutung ist in diesem Zusammenhang auch das nach Z. 8 vorgeschriebene Mitführen der Begleitpapiere (siehe Rn. 10 181), Bescheide und Ausrüstungsgegenstände (siehe z. B. Rn. 61 260). Als Begleitpapiere im Sinne des ADR kommen gemäß Rn. 10 181 in Betracht: das Beförderungspapier, die schriftlichen Weisungen für das Verhalten bei Unfällen oder Zwischenfällen, die allenfalls erforderliche Bescheinigung der besonderen Zulassung des Fahrzeuges (sogenannte B-3-Bescheinigung) und die allenfalls erforderliche Beförderungsgenehmigung. Das Fehlen z. B. der schriftlichen Weisungen für das Verhalten bei Unfällen oder Zwischenfällen (siehe Rn. 10 185) oder etwa auch von Ausrüstungsgegenständen kann die ausreichende und richtige Bekämpfung der Folgen von Zwischenfällen oder Unfällen bei der Beförderung weitestgehend in Frage stellen.

Die Zulässigkeit der Beförderung hat zunächst der Beförderer wahrzunehmen. Er hat zu diesem Zweck vor Beginn der Beförderung zu prüfen, ob die Voraussetzungen gegeben sind bzw. alle Vorsorge getroffen ist, damit diese Voraussetzungen auch während der Beförderung eingehalten werden.

Zu Abs. 2:

In dieser Bestimmung sollen diejenigen Voraussetzungen festgesetzt werden, die in erster Linie nur vom Absender wahrgenommen und erfüllt werden können. So wird vor allem die Entscheidung darüber, ob der gefährliche Stoff zur Beförderung zugelassen und wie er den Vorschriften entsprechend zu verpacken, zusammenzupacken und zu kennzeichnen ist, welche Begleitpapiere dem Beförderer zu übergeben sind, nur der Absender treffen können, weil ja er derjenige ist, der das zu befördernde gefährliche Gut hinsichtlich dessen Eigenschaften und Gefährlichkeit am besten zu beurteilen vermag. Der Beförderer muß sich gerade auf diesen Gebieten darauf verlassen können, daß der Absender diese Entscheidungen richtig trifft.

Zu Abs. 3:

Sofern ein Versender vorhanden ist, wird es dieser sein, der die erforderlichen Kenntnisse über die Eigenschaften und die Gefährlichkeit des zu befördernden Gutes besitzt und wird daher dieser zur Wahrnehmung und Erfüllung der in Betracht kommenden Voraussetzungen berufen sein (siehe auch zu Abs. 2). In diesem Fall muß sich der Absender darauf verlassen können, daß der Versender die erforderlichen Entschei-

dungen richtig trifft und sämtliche Unterlagen und Informationen zur Verfügung stellt, damit der Absender die ihm obliegenden Pflichten voll wahrnehmen kann.

§ 23

Das zu § 8 Gesagte gilt hier sinngemäß.

§ 24

Zu Abs. 1:

Das ADR sieht derzeit nur für die Beförderung bestimmter radioaktiver Stoffe eine Beförderungsbewilligung vor; siehe z. B. Rn 3675 und Rn. 3676.

Zu Abs. 2:

Im Hinblick auf die Bedeutung der Angelegenheit muß für Beförderungen, die nur im örtlichen Wirkungsbereich eines oder zweier Landeshauptmänner erfolgen, bereits die Entscheidung in erster Instanz dem Landeshauptmann übertragen werden.

Zu Abs. 3:

In diesen Fällen muß deshalb die Zuständigkeit des Bundesministers begründet werden, weil nur die Zentralstelle die erforderliche Übersicht besitzen kann.

Zu Abs. 4:

Die hier festzusetzende Delegationsmöglichkeit ist besonders für diejenigen Beförderungsfälle gedacht, die sich im örtlichen Wirkungsbereich einer Bezirksverwaltungsbehörde oder einer Bundespolizeibehörde wiederholen oder überhaupt regelmäßig erfolgen, z. B. Beförderungen von Bahnstationen zu Fabriken.

Zu Abs. 5:

Hier müssen sämtliche Angaben und Nachweise angeführt werden, die für die Beurteilung der Behörde, ob die beabsichtigte Beförderung im Sinne des § 22 zulässig ist, erforderlich sind.

Zu Abs. 6:

Der Behörde muß auch die gesetzliche Möglichkeit eingeräumt werden, die Vorlage weiterer Unterlagen oder Angaben zu erzwingen.

Zu Abs. 7:

Der Antragsteller muß einen gesetzlichen Anspruch auf die Bewilligung der Beförderung haben, wenn diese im Sinne des § 22 zulässig ist und wenn sich auf Grund des Bewilligungsverfahrens sonst keine begründeten Bedenken vom Standpunkt der Beförderungssicherheit ergeben. Siehe auch die Erläuterungen zu § 33 Abs. 4.

Der Bewilligungsbescheid soll ohne besondere Schwierigkeiten auch als Zeugnis im Sinne des ADR verwendet bzw. ausgestellt werden können, um eine einwandfreie und leichte Vollziehung des ADR zu gewährleisten. Im übrigen soll an Hand des Bescheides eine wirksame Überwachung für die Behörde und deren Organe möglich sein.

Da es unbedenklich ist, bei mehreren gleichartigen Beförderungen des gleichen gefährlichen Gutes, die im wesentlichen unter den gleichen Voraussetzungen stattfinden, eine einheitliche Bewilligung zu erteilen, soll dies vor allem auch aus Gründen der Verwaltungsvereinfachung zulässig sein.

Bei der Fassung des § 7 Abs. 2 Z. 2 des Sicherheitskontrollgesetzes, BGBl. Nr. 408/1972, in der Fassung des Bundesgesetzes BGBl. Nr. 315/1978 wurde bewußt darauf verzichtet, auch für den Transport von Kernmaterial im Sinne des Art. II, § 1 Abs. 2 Z. 1 und 2 Sicherheitskontrollgesetz, BGBl. Nr. 408/1972, in der Fassung BGBl. Nr. 315/1978 eine Bewilligung nach § 7 Abs. 1 leg. cit. zu verlangen, wenn für den Transport eine Bewilligung nach dem Europäischen Übereinkommen über die internationale Beförderung gefährlicher Güter auf der Straße — ADR oder diesem Abkommen entsprechenden bundesgesetzlichen Bestimmungen oder der Anlage I des Internationalen Übereinkommens über den Eisenbahnfrachtverkehr (CIM) erforderlich ist. Aus diesen Gründen ist es erforderlich, hier die Grundlage für die Möglichkeit der Verschreibung einer Sicherheitsbegleitung zu schaffen (siehe dritter Satz des Abs. 7).

Zu Abs. 8:

Siehe die Erläuterungen zu § 33 Abs. 4.

Zu Abs. 9:

Es ist angezeigt, daß von der Bewilligung der Beförderung auch die für den Katastropheneinsatz zuständigen Behörden unverzüglich verständigt werden, damit ein allenfalls erforderlich werdender Katastropheneinsatz möglichst frühzeitig vorbereitet werden kann. Der Katastropheneinsatz ist Sache der Länder, daher muß festgelegt werden, daß die Landesregierungen jeweils zu verständigen sind.

Die Verständigung der Sicherheitsbehörden muß vorgeschrieben werden, um diesen Behörden die Möglichkeit zu geben, allenfalls erforderliche sicherheitspolizeiliche Maßnahmen zu treffen.

Die Übermittlung von Bescheidgleichschriften an die Behörden, die gemäß Abs. 3 im Verfahren anzuhören wären, kann, da es sich um Kraftfahrbehörden handelt, allenfalls erlaßmäßig angeordnet werden.

Im § 8 des Arbeitsinspektionsgesetzes, BGBl. Nr. 143/1974, wird bestimmt, daß an Verwaltungsverfahren in Sachen, die den Schutz der Arbeitnehmer betreffen, das zuständige Arbeitsinspektorat zu beteiligen ist. Im Abs. 6 dieser Bestimmung ist vorgeschrieben, daß diesem Arbeitsinspektorat auch eine Bescheidausfertigung zu übersenden ist. Damit erübrigen sich analoge Bestimmungen in dem im Entwurf vorliegenden Gesetz.

Zu Abs. 10:

Siehe Rn. 3679 des ADR und die Erläuterungen zu § 5 Abs. 8.

Zu Abs. 11:

Das zu § 8 Gesagte gilt hier sinngemäß.

§ 25

Das ADR ermöglicht den Abschluß bilateraler Ausnahmevereinbarungen zwischen zwei Mitgliedstaaten für Zwecke der Erprobung und macht es dadurch möglich, Beförderungen durchzuführen, bei denen die Vorschriften des ADR nicht eingehalten werden. Es ist zweifellos erforderlich, auch für nationale Beförderungen eine analoge Möglichkeit zu schaffen.

§ 26

Zu Abs. 1:

Die Behörde und ihre Organe müssen befugt sein, Beförderungen gefährlicher Güter auch ohne einen besonderen Anlaß auf ihre Zulässigkeit hin zu kontrollieren und zu diesen Kontrollen auch Sachverständige heranzuziehen.

Zu Abs. 2:

Die Kontrolle einer Beförderung wird vor allem oft auch darin zu bestehen haben, daß festgestellt werden muß, ob das beförderte gefährliche Gut im Sinne einer allenfalls vorliegenden Beförderungsbewilligung oder auf Grund der einschlägigen Vorschriften befördert werden darf. Es muß sohin vom Gesetz her auch die Möglichkeit geschaffen werden, den Beförderer oder dessen Beauftragten zu zwingen, die für diese Feststellung erforderlichen Mengen oder Teile des beförderten gefährlichen Gutes ohne Anspruch auf Entschädigung zur Verfügung zu stellen, soweit dies auf Grund des ADR zulässig ist (siehe auch die Ausführungen weiter unten). Dies ist auch zumutbar, weil davon ausgegangen werden kann, daß die für eine solche Prüfung erforderlichen Mengen oder Teile verhältnismäßig gering sein werden.

Darüber hinaus muß es der Behörde oder deren Organen möglich gemacht werden, sich, soweit dies erforderlich, mit der Unterstützung

des Lenkers entsprechenden Zugang zu Teilen, Ausrüstungs- und Ausstattungsgegenständen des Fahrzeuges zu verschaffen, deren Prüfung zur Erreichung des Verwaltungszweckes jeweils erforderlich erscheint. Diese Verpflichtung des Lenkers kann schon aus Haftungsgründen nur soweit gehen, als ihm eine solche Unterstützung ohne besondere Fähigkeiten, Kenntnisse und Werkzeuge möglich ist.

In Rn. 10 414 Abs. 5 des ADR wird bestimmt: „Das Fahr- oder Begleitpersonal darf Versandstücke mit gefährlichen Gütern nicht öffnen.“ Daher muß die im letzten Satz des Abs. 2 vorgesehene Verpflichtung mit der Einschränkung ausgestattet werden: „sofern dies nach dem ADR zulässig ist“.

§ 27

Zu Abs. 1:

Eine wirksame Überwachung der Beförderung gefährlicher Güter kann nur erreicht werden, wenn die zur Überwachung berufenen Behörden, vor allem aber auch deren Organe, berechtigt und verpflichtet sind, eine Beförderung, gegen die offensichtlich Bedenken vom Standpunkt der Beförderungssicherheit aus gegeben sind, an Ort und Stelle vorläufig zu unterbrechen und dafür Sorge zu tragen, daß noch an Ort und Stelle, erforderlichenfalls auch durch Sachverständige, festgestellt wird, ob die Beförderung, allenfalls unter bestimmten Vorsichtsmaßnahmen, fortgesetzt werden kann oder vorläufig beendet werden muß. Diesen Erfordernissen soll zunächst mit der Rechtsfigur der „Anordnung der Unterbrechung“ der Beförderung Rechnung getragen werden. Um zu gewährleisten, daß eine solche Anordnung nur so lange aufrecht bleibt, als sie unbedingt erforderlich ist, muß das anordnende Organ verpflichtet werden, sofort zu prüfen, ob die die Anordnung auslösenden Mängel nicht sofort behoben werden können, zumal die schnelle Fortsetzung der Beförderung in den meisten Fällen auch im Interesse der Beförderungssicherheit gelegen ist.

Zu Abs. 2:

Solange die Anordnung der Unterbrechung aufrecht ist, muß angenommen werden, daß jede weitere Inbetriebnahme der Beförderungseinheit eine unmittelbare Gefährdung der Beförderungssicherheit bedeuten würde. Um die Gefahr auszuschließen, daß zuwiderhandelnde Lenker oder Begleitpersonen entgegen der Anordnung die Beförderungseinheit wieder in Betrieb nehmen, muß der Behörde und deren Organen auch die Möglichkeit der Anwendung solcher Zwangsmaßnahmen gegeben werden, die eine weitere anordnungswidrige Beförderung unmöglich machen.

Zu Abs. 3:

Da immer die Möglichkeit bestehen kann, daß vorhandene Mängel zu unmittelbaren Gefährdungen von Personen, Sachen oder der Umwelt führen, müssen, wenn eine solche Gefahr offensichtlich droht, die einschreitenden Organe bzw. die Behörde verpflichtet werden, unverzüglich die nächste Katastropheneinsatzstelle zu verständigen. Diese Verständigung muß auch die Bekanntgabe der Nummern zur Kennzeichnung der Gefahr und des Stoffes umfassen, um den Katastropheneinsatzorganen so frühzeitig wie möglich Gelegenheit zu geben, die erforderlichen Maßnahmen zu treffen. Die Behörden und ihre Organe müssen auch verpflichtet werden, bis zum Eintreffen der Katastropheneinsatzorgane die erforderlichen vorbeugenden Sicherheitsmaßnahmen zu treffen. Es gibt gefährliche Güter, wie z. B. solche, deren Beförderung nur bei Vorhandensein einer bestimmten Temperatur des Gutes selbst oder eines bestimmten Druckes in der Verpackung ohne Gefahr möglich ist. In solchen Fällen kann die weitere Beförderung trotz bestehender Mängel bei Anwendung erforderlicher zusätzlicher Vorsichtsmaßnahmen weniger gefährlich sein, als die Aufrechterhaltung der Unterbrechung der Beförderung. Ob dies jeweils der Fall ist, wird den Weisungen des Absenders bzw. Versenders zu entnehmen sein. Die die Anordnung der vorläufigen Unterbrechung ausprechende Behörde oder deren Organe müssen daher ausdrücklich verpflichtet werden, in einem solchen Fall die Anordnung der Unterbrechung aufzuheben und so die weitere Beförderung zu ermöglichen. Hierbei kann es sein, daß einerseits seitens der Behörde oder deren Organe Vorsichtsmaßnahmen zu treffen sind, wie z. B. Begleitschutz, andererseits aber auch vom Beförderer bzw. dessen Beauftragten Maßnahmen am beförderten gefährlichen Gut, dessen Verpackung oder am Fahrzeug getroffen werden müssen.

Zu Abs. 4:

Kann auf Grund der gegebenen Sachlage die Anordnung der Unterbrechung nicht aufgehoben werden, so muß die weitere Beförderung durch eine vorläufige Entscheidung der Behörde formell untersagt werden.

Zu Abs. 5:

Die vorläufige Untersagung soll, wie schon aus ihrer Bezeichnung hervorgeht, nur eine vorläufige Maßnahme darstellen. Sie soll nur solange aufrecht sein, bis eine endgültige behördliche Entscheidung getroffen werden kann. Die vorläufige Untersagung soll einem abgesonderten Rechtsmittel nicht unterworfen werden, da ihre unverzügliche Überprüfung im Wege des einzuleitenden Untersagungs- bzw. Entziehungsverfahrens ohnedies gewährleistet ist.

Zu Abs. 6:

Siehe Erläuterungen zu Abs. 5.

§ 28**Zu Abs. 1:**

Die endgültige Entscheidung über das Schicksal der vorläufig untersagten Beförderung soll grundsätzlich der örtlich zuständige Landeshauptmann zu treffen haben. Dies ist vor allem bei Beförderungen der Fall, die nicht auf Grund einer behördlichen Bewilligung erfolgen. Da es auf dem Gebiet der Beförderung gefährlicher Güter im Interesse des Verwaltungszweckes gelegen ist, Beförderungen nur dann zu hemmen oder zu untersagen, wenn andere Möglichkeiten nicht mehr bestehen, soll die endgültige Untersagung nur das letzte Verwaltungsmittel sein. Daher soll der Landeshauptmann prüfen müssen, ob die Beförderung trotz der gegebenen Mängel nicht etwa doch möglich wäre, wenn entsprechende Auflagen oder Bedingungen ausreichen würden, um eine unmittelbare Gefährdung durch die weitere Beförderung auszuschließen. Ist dies der Fall, so muß die Beförderung unter solchen Auflagen und Bedingungen ermöglicht werden. Stellt sich im Untersagungsverfahren heraus, daß die vorläufige Untersagung unbegründet war, so muß der Landeshauptmann verpflichtet werden, diese unverzüglich aufzuheben und die weitere Beförderung so schnell wie möglich zu ermöglichen.

Zu Abs. 2:

Die Behörde, die über die Untersagung oder Einschränkung der weiteren Beförderung zu entscheiden hat, muß zugleich auch über die Maßnahmen entscheiden, die durch die neue Situation im Interesse der Beförderungssicherheit erforderlich werden könnten.

Zu Abs. 3:

Siehe Erläuterungen zu § 33 Abs. 4.

Zu Abs. 4:

Die Aberkennung der aufschiebenden Wirkung eines Rechtsmittels muß aus logischen Gründen vorgeschrieben werden, weil die Untersagung immer nur dann erfolgen darf und muß, wenn unmittelbar Gefahr in Verzug ist.

§ 29

Die Erläuterungen zu § 28 gelten hier sinngemäß.

§ 30**Zu Abs. 1:**

Bei gefährlichen Gütern, deren Beförderung keiner behördlichen Bewilligung bedarf, soll der

Landeshauptmann, in dessen örtlichem Wirkungsbereich eine Beanstandung der Beförderung erfolgt und die vorläufige Untersagung ausgesprochen wurde, darüber zu entscheiden haben, ob die weitere Beförderung entweder zu untersagen oder aber einzuschränken ist.

Wurde die auf Grund einer Beförderungsbewilligung erfolgende Beförderung eines gefährlichen Gutes vorläufig untersagt, so kann für die allfällige Entziehung oder Einschränkung dieser Bewilligung nur die Behörde für zuständig erklärt werden, die die Bewilligung erteilt hat.

Zu Abs. 2:

Die Behörde muß die rechtliche Möglichkeit haben, die Vorlage aller bei der Beförderung mitzuführenden Unterlagen zu erzwingen, weil dies die Voraussetzung für ein wirksames Ermittlungsverfahren bildet.

Zu Abs. 3:

Die Abnahme des Bescheides über die Beförderungsbewilligung ist aus Kontrollgründen erforderlich, weil dieser Bescheid während der Beförderung ein Dokument zum Nachweis der Zulässigkeit der Beförderung darstellt, also einem Ausweisdokument gleichkommt.

Zu Abs. 4:

Die Erläuterungen zu Abs. 3 gelten sinngemäß.

Zu Abs. 5:

Anordnungen und Bescheide gemäß §§ 27 bis 29 müssen unverzüglich vollzogen werden können. Daher muß für eine Vertretung des Beförderers an Ort und Stelle Vorsorge getroffen werden.

§ 31

Zu Abs. 1:

Durch die Verhinderung der Einbringung von mit Mängeln behafteten Fahrzeugen, mit denen gefährliche Güter befördert werden, können nicht nur unmittelbare Gefährdungen von Personen, Sachen und der Umwelt, sondern unter Umständen auch Katastrophen auf österreichischem Bundesgebiet von vornherein vermieden werden. Es besteht daher ein eminentes öffentliches Interesse daran, die Einbringung derartiger Fahrzeuge schon an der Grenze zu unterbinden. Der für die Vollziehung einer solchen Vorschrift erforderliche Personal- und Sachaufwand (geschulte Exekutivorgane, allenfalls auch mit entsprechenden Apparaten ausgerüstet), wird sich daher zweifellos lohnen.

Zu Abs. 2:

Die Aufgaben der Organe des öffentlichen Sicherheitsdienstes an den Grenzübergängen wer-

den schon jetzt überwiegend von den mit der Grenzkontrolle betrauten Organen wahrgenommen. Daher wäre eine wirksame Vollziehung der in Aussicht genommenen Gesetzesbestimmung nur dann gewährleistet, wenn die auf Grund einer solchen Bestimmung durchzuführenden Prüfungen auch von den mit der Grenzkontrolle betrauten Organen durchgeführt werden. Die erwähnten „Prüfungen im Sinne des Abs. 1“ beziehen sich lediglich darauf, ob am Fahrzeug die vorgeschriebenen Tafeln und Zettel zur Kennzeichnung der Gefahr und des Stoffes angebracht sind, die entsprechenden Beförderungspapiere vorschriftsmäßig mitgeführt werden und ob ganz allgemein am Fahrzeug oder dessen Ladung offensichtliche Mängel vorhanden sind, die bei Fortsetzung der Beförderung unmittelbare Gefahren für Personen, Sachen oder die Umwelt hervorrufen können.

Im Hinblick darauf, daß diese Prüfungen auch ohne besondere Fachkenntnisse und hinsichtlich der Beförderungspapiere auch in Verbindung mit der zollrechtlichen Prüfung der Frachtpapiere durchgeführt werden können, erscheint die Betrauung der Organe der Grenzkontrolle mit diesen Aufgaben vertretbar. Dies umso mehr, als ausdrücklich vorgesehen ist, daß gegebenenfalls, das heißt im Falle von Unklarheiten oder sonstigen Schwierigkeiten, die Organe des öffentlichen Sicherheitsdienstes zu verständigen sind, welchen dann die weitere Abwicklung der Amtshandlung obliegen würde.

Die Übertragung der eingangs erwähnten Aufgaben auf die mit der Grenzkontrolle betrauten Organe erscheint andererseits im Hinblick auf die außerordentlichen Gefahren unerlässlich, die durch die Einbringung von Fahrzeugen, mit denen gefährliche Güter vorschriftswidrig befördert werden, in das Bundesgebiet entstehen.

§ 32

Zu Abs. 1:

Z. 1:

Für die Einhaltung der für die Beförderungssicherheit außerordentlich wichtigen Bestimmung des § 40 soll nicht nur der Halter des Fahrzeuges (der mit der Person des Beförderers meist identisch sein wird), sondern auch der Lenker selbst haften.

Z. 2:

Der Lenker ist zunächst auf Grund des § 102 Abs. 1 KFG 1967 verpflichtet, sich vor Inbetriebnahme des Fahrzeuges davon zu überzeugen, daß das Kraftfahrzeug und der Anhänger sowie deren Beladung den hiefür in Betracht kommenden kraftfahrrechtlichen Vorschriften entsprechen. Dem Lenker eines Kraftfahrzeuges, mit dem ein

gefährliches Gut befördert wird oder mit dem ein mit einem gefährlichen Gut beladener Anhänger gezogen wird, muß jedoch zusätzlich dazu die Verpflichtung auferlegt werden, sich vor Inbetriebnahme dieser Fahrzeuge auch davon zu überzeugen, daß das Kraftfahrzeug, der Anhänger und die Beladung auch den speziell für die Beförderung gefährlicher Güter maßgebenden Vorschriften entsprechen.

Z. 3:

Die Verpflichtung ergibt sich aus dem ADR (siehe Rn. 10 500). Das ADR kennt jedoch keinen Normadressaten, daher muß dieser ausdrücklich bestimmt werden. Dies geschieht hier durch die Übertragung der Verpflichtung auf den Lenker. Der Lenker ist diejenige Person, die bei der Beförderung mit Sicherheit immer zugegen ist. Daher ist es am zweckmäßigsten, diesem die hier vorgesehenen Verpflichtungen aufzuerlegen. Allerdings trifft diese Verpflichtung den Lenker solidarisch mit dem Beförderer (siehe § 22 Abs. 1 Z. 5).

Zu Abs. 2:

Hier handelt es sich um eine Bestimmung des Kraftfahrzeuggesetzes 1967 (§ 92 Abs. 6 Z. 7), die zu übernehmen ist.

Zu Abs. 3:

Die Begleitpapiere müssen sowohl im Interesse einer wirksamen Überwachung, als auch zur Gewährleistung schneller Maßnahmen bei Zwischenfällen und Unfällen stets sofort greifbar sein. Daher muß der Lenker verpflichtet werden, für das Mitführen dieser Dokumente die Verantwortung zu tragen und diese den Organen des öffentlichen Sicherheitsdienstes auf deren Verlangen zur Überprüfung auszuhändigen (siehe weiters die Erläuterungen zu Abs. 1 Z. 3).

Zu Abs. 4:

Die Anwesenheit von außenstehenden Personen auf den Fahrzeugen kann zur Gefährdung führen, wie etwa durch Diebstähle oder Beschädigungen von gefährlichem Gut oder durch ein unsachgemäßes Verhalten. Daher sollen solche Personen von der Beförderungseinheit ferngehalten werden; vgl. Rn. 10 172 des ADR (siehe weiters die Erläuterungen zu Abs. 1 Z. 3).

Zu Abs. 5:

Diese Bestimmung ergibt sich aus dem ADR (Rn. 10 171). Auf die Erläuterungen zu Abs. 1 Z. 3 wird hingewiesen.

Zu Abs. 6:

Da bei Zwischenfällen die Anwesenheit des Lenkers beim Fahrzeug aus naheliegenden Grün-

den von Bedeutung ist, ist diese Bestimmung aus Sicherheitsgründen erforderlich.

Zu Abs. 7:

Die Katastropheneinsatzorgane müssen die Art und Weise ihres Einsatzes weitgehend von den schriftlichen Weisungen abhängig machen. Daher muß gewährleistet sein, daß ihnen diese Weisungen zur Einsicht übergeben werden. Da der Lenker bei einem Unfall oder Zwischenfall ausfallen kann, muß diese Verpflichtung auch solidarisch den Begleitpersonen übertragen werden.

Zu Abs. 8:

Den außergewöhnlichen Gefahren bei der Beförderung gefährlicher Güter soll auch dadurch Rechnung getragen werden, daß der Lenker und der Beifahrer verpflichtet wird, sich über die bestehenden Alkoholbestimmungen der StVO hinaus des Alkoholgenußes zu enthalten.

Zu Abs. 9:

Um Mißstände dahingehend auszuschließen, daß es sich bei den in dem gegenständlichen im Entwurf vorliegenden Bundesgesetz dem Lenker auferlegten Pflichten um im Verhältnis zu § 102 KFG 1967 zusätzliche Pflichten handelt, erweist es sich als angezeigt, durch eine ausdrückliche Bestimmung klarzustellen, daß durch den § 32 dem § 102 KFG 1967 nicht derogiert wird (siehe auch die Erläuterungen zu Abs. 1 Z. 2).

§ 33

Die Erreichung einer optimalen Beförderungssicherheit setzt u. a. auch voraus, daß die Beförderung mit Fahrzeugen durchgeführt wird, die hinsichtlich ihrer Beschaffenheit, ihrer Ausrüstung und Kennzeichnung den einschlägigen Vorschriften entsprechen, daß bei deren Betrieb die Vorschriften eingehalten werden und daß das Lenken dieser Fahrzeuge nur Personen überlassen wird, die die in den einschlägigen Vorschriften hiefür festgesetzten Voraussetzungen erfüllen. Diesen Forderungen vermag nur eine Person zu entsprechen, der die Verfügungsgewalt über das Fahrzeug unmittelbar zusteht. Für die gesetzliche Auflegung dieser Pflichten kommt daher der Halter als diejenige Person in Betracht, die das Kraftfahrzeug für eigene Rechnung im Gebrauch hat und die Verfügungsgewalt darüber besitzt, die ein solcher Gebrauch voraussetzt (siehe Anm. 3 zu § 5 EKHG, MGA 3. Auflage, S. 74 ff.).

Zu Abs. 1:

Da der Halter des Fahrzeuges das unmittelbare Verfügungsrecht über dieses hat, kann nur er allein entscheiden, ob ein bestimmtes Fahr-

zeug zur Beförderung gefährlicher Güter zu verwenden ist. Es muß ihm daher durch das Gesetz die Verpflichtung auferlegt werden, vor der Entscheidung zu prüfen, ob diese Verwendung im Sinne des § 10 zulässig ist.

Zu Abs. 2:

Aus den in den Bemerkungen zu Abs. 1 angeführten Gründen muß dem Halter auch die Verpflichtung übertragen werden, für die Betriebsbereitschaft der Fahrtschreiber und der Wegstreckennesser und die ordnungsgemäßen Eintragungen in die Schaublätter und deren Aufbewahrung zu sorgen. Aus Sicherheitsgründen muß vorgeschrieben werden, daß das einschreibende Organ auf der Straße jederzeit und ungehindert in die Schaublätter Einsicht nehmen kann.

Zu Abs. 3:

Z. 1 und 2:

Diese Bestimmungen sind aus dem Kraftfahrzeuggesetz 1967 (§ 92 Abs. 6 Z. 9) zu übernehmen. Im übrigen siehe zu Abs. 1 und 2.

Z. 3:

Für die Einhaltung der für die Beförderungssicherheit außerordentlich wichtigen Bestimmung des § 40 über die Unterweisung und Ausbildung der Lenker, soll nicht nur der Lenker des Fahrzeuges, sondern auch der Halter (der mit der Person des Beförderers meist identisch sein wird), haften müssen.

Zu Abs. 4:

Es soll die Möglichkeit geschaffen werden, daß auch in solchen Fällen, in denen dies im ADR nicht vorgeschrieben ist, ein Beifahrer beizugeben ist, wenn der Lenker ohne Beifahrer im Sinne des im Entwurf vorliegenden Bundesgesetzes oder anderer gesetzlicher Bestimmungen unzulässig beansprucht würde.

Zu Abs. 5:

Es muß gewährleistet sein, daß Fahrzeuge, die beschädigt und dadurch in ihrer Verkehrs-, Betriebs- und Beförderungssicherheit beeinträchtigt sind, einer Überprüfung zugeführt werden.

Zu Abs. 6:

Normadressat der §§ 13 und 20 ist der Zulassungsbesitzer. Daher muß Vorsorge getroffen sein, daß der Halter, sofern er nicht der Zulassungsbesitzer ist, diesem Änderungen an Fahrzeugen anzeigt.

Zu Abs. 7:

Es kann Fälle geben, in denen nicht ohne weiteres zweifelsfrei festgestellt werden kann, wer der Halter ist. Um zu vermeiden, daß die Be-

hörde womöglich langwierige Klärungen abwarten muß, ist festzulegen, daß in einem solchen Fall der Zulassungsbesitzer als Halter zu gelten hat.

§ 34

Das zu § 8 Gesagte gilt hier sinngemäß.

§ 35

Zu Abs. 1:

Jedes Fahrzeug, und vor allem auch seine Ladung, ist beim Halten und noch mehr beim Parken in besonderem Maße Zugriffen von außen ausgesetzt. Gerade die Gefahr von Zugriffen von außen muß aber bei Fahrzeugen, die mit gefährlichen Gütern beladen sind, nach Möglichkeit vermieden werden. Es ist daher zweckmäßig, durch entsprechende Vorschriften das Halten und Parken solcher Fahrzeuge auf das notwendige Mindestmaß zu beschränken.

Die in den arbeitsrechtlichen Vorschriften, wie insbesondere im Arbeitszeitgesetz, BGBl. Nr. 461/1969, enthaltenen Bestimmungen, etwa über die Ruhepausen und Ruhezeiten, wenden bei der Beurteilung dieses Mindestmaßes aber jedenfalls Berücksichtigung finden müssen.

Zu Abs. 2:

Besondere Verhältnisse in Österreich könnten es erforderlich machen, besondere Vorschriften über den Verkehr mit Fahrzeugen, mit denen gefährliche Güter befördert werden oder den Betrieb solcher Fahrzeuge zu erlassen. Hier könnte z. B. an Gebirgsstrecken gedacht werden, bei denen es sich im Interesse der Beförderungssicherheit als notwendig erweisen könnte, etwa Geschwindigkeitsbeschränkungen bei Talfahrten oder auf besonders vereisunggefährdeten Strecken zu erlassen. Siehe im übrigen auch die Erläuterungen zu § 8.

Zu Abs. 3:

Österreich ist als Mitgliedstaat des ADR zwar verpflichtet, jeden Transport bei Erfüllung der ADR-Bestimmungen zu dulden. Mit dieser Verpflichtung ist es aber durchaus vereinbar, Transporte gefährlicher Güter auf bestimmte Straßen, Straßenstrecken oder Arten von Straßen zu beschränken oder von solchen fernzuhalten. Es muß nur gewährleistet bleiben, daß der Transport auf österreichischem Bundesgebiet durchgeführt werden kann. Die Notwendigkeit, für solche Einschränkungen gesetzliche Vorsorge zu treffen, kann sich etwa ergeben zur Vermeidung unzumutbarer Belästigungen in Siedlungsgebieten oder zur Vermeidung von Gewässerverunreinigungen, wenn z. B. bestimmte Straßen oder Straßenstrecken an Seen vorbeiführen und die Gefahr bestünde, daß sich bei Unfällen gefähr-

liche Güter (z. B. chemische Flüssigkeiten) in die Gewässer ergießen. Aber auch der weitgehend gebirgige Charakter der österreichischen Landschaft kann die Notwendigkeit begründen, gewisse Straßenstrecken von der Beförderung gefährlicher Güter auszuschließen. So ist in diesem Zusammenhang z. B. zu berücksichtigen, daß Transporte von Flüssiggas, Sauerstoff, Chlor, Peroxyden und Sprengmitteln durch Tunnelstrecken mit besonderen Gefahren verbunden sein können. Es muß daher auch die Möglichkeit vorgesehen werden, daß solche Tunnelstrecken für derartige Transporte überhaupt gesperrt werden.

Ist für Beförderungen im Gebiet nur eines Landeshauptmannes dieser zuständig, so muß gewährleistet sein, daß über die örtlichen Wirkungsbereiche mehrerer Landeshauptmänner hinweg zusammenhängende Transportstrecken bestehen bleiben. Dies muß schon im Hinblick auf die sich aus dem ADR ergebende Verpflichtung zur Duldung der ADR-Transporte sichergestellt sein. Eine derartige Verordnung über den Bereich eines Landeshauptmannes hinaus soll aber vom Bundesminister nur erlassen werden dürfen, wenn die betroffenen Landeshauptmänner Gelegenheit zur Äußerung erhalten haben.

Zu Abs. 4:

Da die im Abs. 3 vorgesehenen generellen Gebote oder Verbote bei bestimmten gefährlichen Stoffen nicht ausreichen könnten, um den Verwaltungszweck Schutz der Umwelt und von Personen und Sachen zu gewährleisten, muß über den Abs. 3 hinaus die Möglichkeit geschaffen werden, die Beförderung solcher Stoffe von einer individuellen Streckenbewilligung abhängig zu machen. Im übrigen siehe die Erläuterungen zu Abs. 3.

Da die Streckenbewilligung eine gewisse Gleichartigkeit mit der Beförderungsbewilligung aufweist, ist es zweckmäßig, das Verfahren zur Erteilung beider Bewilligungen ähnlich zu gestalten. Daraus ergibt sich die sinngemäße Anwendung einzelner Bestimmungen des § 24.

§ 36

Zu Abs. 1:

Das ADR sieht in der Anlage B unter Rn. 10 500 ff. besondere Vorschriften über den Verkehr der Fahrzeuge vor. Unter Rn. 10 507 heißt es, daß „der Fahrer die nächsten zuständigen Behörden unverzüglich benachrichtigen oder benachrichtigen lassen“ muß, „wenn die in dem haltenden oder parkenden Fahrzeug beförderten gefährlichen Güter eine besondere Gefahr für die Straßenbenutzer darstellen“. Diese Bestimmung des ADR setzt allerdings voraus, daß das Fahrzeug hält oder parkt. Sie berücksichtigt nicht den Umstand, daß, was im allgemeinen der Fall

sein wird, Gefährdungen durch das beförderte gefährliche Gut während der Fahrt einsetzen. Daher soll der Lenker auch in solchen Fällen verpflichtet werden, die erforderlichen Sicherheitsmaßnahmen zu treffen, so daß er zu diesem Zweck halten wird müssen.

Siehe auch die Bemerkungen zu § 35 Abs. 1 letzter Satz.

Zu Abs. 2:

Im § 31 Abs. 2 des Wasserrechtsgesetzes, BGBl. Nr. 215/1959, in der Fassung der Novelle BGBl. Nr. 207/1969 wird u. a. bestimmt: „... Bei Tankfahrzeugunfällen hat der Lenker, sofern dieser hiezu nicht oder nicht allein in der Lage ist auch der Beifahrer, die erforderlichen Sofortmaßnahmen im Sinne der Betriebsanweisung für Tankfahrzeuge zu treffen. Die Verständigungs- und Hilfeleistungspflicht nach anderen Verwaltungsvorschriften, wie vor allem nach der Straßenverkehrsordnung, wird dadurch nicht berührt. Sind außer den Sofortmaßnahmen weitere Maßnahmen zur Vermeidung einer Gewässerverunreinigung erforderlich, so ist zu ihrer Durchführung der Halter des Tankfahrzeuges verpflichtet.“

Aus Gründen der Rechtssicherheit soll jeder Zweifel an der weiteren Geltung dieser Bestimmungen auch nach dem Inkrafttreten der Bestimmungen des GGSt dadurch ausgeschlossen werden, daß ausdrücklich festgesetzt wird, daß die vorzitierte gesetzliche Bestimmung unberührt bleibt.

§ 37

Im ADR wird an verschiedenen Stellen bestimmt, daß die jeweils vorgeschriebenen Prüfungen durch behördlich anerkannte Sachverständige und Prüfstellen durchzuführen sind (siehe z. B. Rn. 2215 und Rn. 3500). Da das mit dem gegenständlichen Entwurf in Aussicht genommene Bundesgesetz zugleich auch Erfüllungsgesetz zum ADR sein soll, ist es erforderlich festzulegen, wer nach österreichischer Vorschrift „behördlich anerkannter Sachverständiger“ und was eine „behördlich anerkannte Prüfstelle“ ist.

Durch diese Bestimmung wird grundsätzlich geregelt, welche Sachverständigen in Betracht kommen können, es wird aber keine Aussage dahingehend getroffen, wer als Sachverständiger im konkreten Fall heranzuziehen ist. Im konkreten Fall können daher, insbesondere dann, wenn in diesem Bundesgesetz die Heranziehung bestimmter Sachverständiger vorgeschrieben ist (z. B. § 12 Abs. 3), nur diese Sachverständigen herangezogen werden.

Der Grundsatz, daß ein Sachverständigengutachten nur von einer physischen Person verant-

wortlich erstellt werden kann, bleibt auch gewahrt, wenn behördlich autorisierte Anstalten als Sachverständige herangezogen werden, denn mit der Autorisierung setzt die Behörde fest, welche physischen Personen für die Anstaltsgutachten verantwortlich zeichnen dürfen.

§ 38

Zu Abs. 1:

Soweit nicht nach dem im Entwurf vorliegenden Gesetz die Kosten für Sachverständige von der Partei oder anderen Beteiligten zu tragen sind, richtet sich die Verpflichtung zur Tragung dieser Kosten nach dem AVG. Für die Fälle, in denen die Kosten von der Behörde zu tragen sind und die Vergütung nicht auf Grund anderer gesetzlicher Vorschriften zu erfolgen hat, muß eine Grundlage für deren Berechnung festgesetzt werden. Als solche bietet sich das Gebührenanspruchsgesetz 1975, BGBl. Nr. 136, an.

Zu Abs. 2:

Für die Erstattung der sich auf die Fahrzeuge beziehenden Gutachten sind nach dem im Entwurf vorliegenden Gesetz die gemäß § 125 KFG 1967 bestellten Sachverständigen heranzuziehen. Daher kann auch ihre Vergütung nur nach Maßgabe des § 129 KFG 1967 erfolgen (siehe insbesondere § 129 Abs. 1, 2 und 3 KFG 1967).

§ 39

Zu Abs. 1:

Es muß vermieden werden, daß an Fahrzeugen oder an Versandstücken Zeichen, bildliche Darstellungen, Aufschriften oder Tafeln angebracht sind, die infolge ihrer Ähnlichkeit mit den vorgeschriebenen Tafeln und Zetteln zur Kennzeichnung der Gefahr und des Gutes verwechselt werden könnten. Eine solche Verwechslung könnte zu gefährlichen Fehlreaktionen und falschen Maßnahmen führen.

Zu Abs. 2:

Diese Bestimmung ist im Hinblick auf die gemischten Beförderungen erforderlich. Bei solchen Beförderungen muß es zulässig sein, die nach anderen Übereinkommen angebrachten Kennzeichnungen weiter zu belassen (vgl. Rn. 2006 und Rn. 10 001 ADR, Rn. 2 Abs. 5 RID). Siehe in diesem Zusammenhang auch die Bemerkungen zu § 1 Abs. 4.

Zu Abs. 3:

Es könnte die Notwendigkeit eintreten, daß im Inland außer den im ADR vorgesehenen Tafeln und Zettel zur Kennzeichnung der Gefahr und des Gutes noch weitere solche Tafeln und Zettel oder auch besondere Aufschriften zweckmäßig wären. So könnte es z. B. zweck-

mäßig sein, die in der Tankfahrzeugverordnung 1967 derzeit vorgeschriebenen „Warnaufschriften“ (§ 22 der Tankfahrzeugverordnung) für die Beförderung im Inland beizubehalten. Hiefür soll mit der im Abs. 3 vorgesehenen Verordnungs-ermächtigung die entsprechende gesetzliche Grundlage geschaffen werden.

Die Wirksamkeit der den Gegenstand des § 39 bildenden Tafeln und Zettel kann nur dann voll erhalten bleiben, wenn diese nur an den Fahrzeugen bzw. Versandstücken angebracht sein dürfen, an denen sie nach dem ADR angebracht sein müssen. Es muß daher gewährleistet sein, daß das Anbringen solcher Tafeln und Zettel an anderen Fahrzeugen unzulässig ist. Ein diesbezügliches Verbot kann jedoch nicht in diesem Gesetz, sondern nur in einer kraftfahrrechtlichen Vorschrift ausgesprochen werden, weil es Kraftfahrzeuge und Anhänger betrifft, die nicht dem Anwendungsbereich dieses Gesetzes, sondern dem Anwendungsbereich des Kraftfahrzeuggesetzes 1967 unterworfen sind. Daher ist ein solches Verbot in der Kraftfahrzeuggesetz-Durchführungsverordnung 1967 in der Fassung der 7. Novelle, BGBl. Nr. 450/1975 (§ 26 a), bereits ausgesprochen worden. Dort heißt es:

„Das Führen von Zeichen, bildlichen Darstellungen, Aufschriften, Tafeln oder Fahnen an anderen als den Kraftfahrzeugen und Anhängern, an denen sie auf Grund des KFG 1967, der auf Grund dieses Bundesgesetzes erlassenen Verordnungen oder des Europäischen Übereinkommens über die internationale Beförderung gefährlicher Güter auf der Straße (ADR), BGBl. Nr. 522/1973, angebracht sein müssen oder gemäß § 54 KFG 1967 geführt werden dürfen, ist unzulässig; Gegenstände, die nach ihrer Beschaffenheit und ihrem Aussehen leicht für solche Zeichen, bildliche Darstellungen, Aufschriften, Tafeln oder Fahnen gehalten werden können, dürfen an Fahrzeugen nicht angebracht sein.“

§ 40

Zu Abs. 1 und 2:

Den Lenkern eines Kraftfahrzeuges, mit dem gefährliche Güter befördert werden, kommt naturgemäß ein beträchtliches Maß an Verantwortung zu. Sie werden ihre Aufgabe nur dann möglichst sicher erfüllen können, wenn sie neben ausreichenden charakterlichen Eigenschaften auch entsprechende Kenntnisse über die wesentlichen Vorschriften und die bei Zwischenfällen und Unfällen zu treffenden Maßnahmen und über das zweckmäßigste Verhalten bei solchen Zwischenfällen und Unfällen aufweisen können. Daher ist es im Interesse der Beförderungssicherheit gelegen, daß solchen Lenkern ein Fahrzeug, mit dem gefährliche Güter befördert werden sollen, erst überlassen wird, wenn die Lenker nicht nur über ihre Pflichten und die Besonder-

heiten der Beförderung unterwiesen worden sind, sondern ihnen darüber hinaus für diese Tätigkeit der erforderliche Überblick zumindest über diejenigen Gruppen gefährlicher Güter vermittelt worden ist, auf die sich ihre Tätigkeit bezieht. Hierher gehört vor allem eine Einführung in die einschlägigen Beförderungsvorschriften. Dies bedeutet, daß die Lenker grundsätzlich einer besonderen Ausbildung zuzuführen sind.

Ungeachtet der generellen Forderung der Gewerkschaft Handel, Transport, Verkehr und der Kammer für Arbeiter und Angestellte nach einer allgemeinen Berufsausbildung für Berufskraftfahrer wurde im Zuge der Ausarbeitung dieses Gesetzentwurfes von der Gewerkschaft Handel, Transport, Verkehr eine gesetzliche Regelung beantragt, derzufolge der Dienstgeber die Kosten der besonderen Ausbildung im Sinne dieses Bundesgesetzes zu tragen und dem Lenker die zum Besuch des Ausbildungskurses erforderliche Freizeit unter Fortzahlung des Lohnes zu gewähren habe. Auch die Bundeskammer der Gewerblichen Wirtschaft wünscht eine über das gegenständliche Bundesgesetz hinausgehende Ausbildung, derzufolge etwa Lenker, die im internationalen Verkehr eingesetzt sind, ebenfalls über eine besondere Ausbildung verfügen sollen und eine dementsprechende Facharbeiterqualifikation mit den damit verbundenen sozialen Vorteilen erhalten sollen. Das gegenständliche Bundesgesetz dient dem Schutz von Personen, Sachen und der Umwelt vor den Gefahren, die durch die Beförderung gefährlicher Güter auf der Straße entstehen. Daher bleibt für Bestimmungen, die nicht diesem Zweck dienen, in diesem Bundesgesetz aus rechtssystematischen Gründen kein Raum.

Bis zu einer gesetzlichen Regelung der auch andere LKW-Lenker erfassenden Berufsausbildung sollte für den Geltungsbereich dieses Bundesgesetzes die Bereitschaft der Unternehmer gegeben sein, die Kosten der besonderen Ausbildung zu tragen und die hierfür erforderliche Freizeit unter Fortzahlung des Lohnes zu gewähren.

Da jedoch nicht alle nach diesem Bundesgesetz zur Beförderung in Betracht kommenden gefährlichen Güter einen solchen Gefährlichkeitsgrad aufweisen, daß für ihre Beförderung nur besonders ausgebildete Lenker herangezogen werden dürfen (vgl. z. B. die Stoffe der Klasse 6.2 des ADR — ekelerregende und ansteckungsgefährliche Stoffe), muß im Gesetz die Grundlage dafür geschaffen werden, daß solche Stoffe auch von nicht besonders ausgebildeten Lenkern befördert werden dürfen. Die Unterweisung des Lenkers muß aber auch für diese Fälle vorgeschrieben bleiben.

Zu Abs. 3:

Es muß berücksichtigt werden, daß Lenker, die im Zeitpunkt des Inkrafttretens dieses Bundesgesetzes bereits Fahrzeuge mit gefährlichen

Gütern lenken, zunächst von der Ausbildungsverpflichtung befreit sein müssen, weil sonst zu befürchten ist, daß sie sich anderen Tätigkeiten zuwenden und dadurch die Betriebe in Personalschwierigkeiten kommen. Um sicherzustellen, daß hier nur solche Lenker Berücksichtigung finden, die über eine ausreichende Erfahrung und Praxis verfügen, ist die Festsetzung einer Praxis von mindestens zwei Jahren erforderlich.

Die Einführung des Erfordernisses einer besonderen Ausbildung für Lenker erfordert entsprechende Übergangsfristen, während welcher die Ausbildung organisiert und durchgeführt werden kann. Aus diesem Grunde wurde der Zeitpunkt des Inkrafttretens der Abs. 4 bis 7 auf den Zeitpunkt der Kundmachung dieses Bundesgesetzes vorverlegt (§ 45 Abs. 2 lit. a). Damit wurde die Voraussetzung für eine zeitgerechte Ausbildung der in Betracht kommenden Lenker geschaffen.

Zu Abs. 4:

Es gibt schon jetzt Unternehmungen, die ihre Lenker für Transporte bestimmter gefährlicher Güter besonders ausbilden. Daher muß vorgeordnet werden, daß diese Ausbildung auch rückwirkend anerkannt wird und in diesen Fällen nur mehr eine ergänzende Ausbildung, wie z. B. über die Pflichten des Lenkers gemäß § 32, erforderlich ist.

Zu Abs. 5:

Nach § 102 Abs. 5 KFG 1967 hat der Lenker die Fahrzeugdokumente zu Kontrollzwecken mitzuführen. Dies soll auch hier der Fall sein.

Zu Abs. 6:

Die Voraussetzung einer Ermächtigung durch den Landeshauptmann ist erforderlich, um durch behördliche Kontrolle sicherzustellen, daß nur geeignete Stellen ausbilden. Für die Durchführung der Ausbildung kommen am ehesten die Wirtschafts- und Berufsförderungsinstitute, aber auch große Unternehmungen, wie z. B. Mineralölfirmer, in Betracht.

§ 41

Zu Abs. 1:

Grundlage für die Bestimmungen über die Behördenzuständigkeit ist das Erkenntnis des Verfassungsgerichtshofes vom 26. März 1977, Zl. K II-2/76. Siehe auch die diesbezüglichen Ausführungen im allgemeinen Teil.

Da es sich bei dem im Entwurf vorliegenden Bundesgesetz um ein solches auf dem Gebiet des Kraftfahrwesens und damit um Kraftfahrrecht handelt, erscheint es geboten, die nach dem Kraftfahrzeuggesetz 1967 zuständigen Behörden (Kraftfahrbehörden) auch hier zur Vollziehung heranzuziehen.

Zu Abs. 2:

Die Mitwirkung der Bundesgendarmerie bei der Vollziehung bildet die Voraussetzung für eine wirksame Vollziehung des Gesetzes, insbesondere auf dem Gebiet der Überwachung. In den Bestimmungen der Z. 1 bis 3 wird diese Mitwirkung näher abgegrenzt. Eine analoge Regelung enthält auch § 123 KFG 1967.

Zu Abs. 3:

Im Interesse einer möglichst einheitlichen Vollziehung ist es erforderlich, die Erlassung der Verordnungen dem Bundesminister für Verkehr zu übertragen. Die Erlassung von Verordnungen nach § 35 Abs. 3 ist, insoweit sie sich nur auf den örtlichen Wirkungsbereich eines Landeshauptmannes beziehen, zweckmäßigerweise diesem zu übertragen.

Zu Abs. 4:

Im ADR wird der Begriff „zuständige Behörde“ wie folgt definiert: „Die Dienststelle, die in jedem Staat und in jedem Einzelfall von der Regierung als solche bestimmt wird.“ (Siehe Rn. 2000 und 10 102.) Diese Bestimmung macht es erforderlich festzulegen, wer die für die auf Grund des ADR vorzunehmenden Amtshandlungen zuständige Behörde ist. (Siehe z. B. Rn. 10 108.)

Zur Zuständigkeit des Bundesministers hinsichtlich Amtshandlungen, die Bauartmuster von Verpackungen (Versandstückmuster) betreffen, siehe die Erläuterungen zu § 5 Abs. 2.

§ 42**Zu Abs. 1:**

Vornehmlichste Aufgabe des im Entwurf vorliegenden Gesetzes ist es, das unzulässige Befördern gefährlicher Güter mit den wirksamsten Mitteln zu unterbinden. Daher müssen sich die Strafsanktionen in erster Linie mit angemessener Schärfe gegen denjenigen wenden, der eine Beförderung gefährlicher Güter gesetzwidrig vornimmt oder veranlaßt, also gegen den Beförderer, Absender und den Versender. Die in den Z. 1 bis 3 angeführten Tatbestände sind daher einem im Vergleich zu den Tatbeständen des Abs. 2 verhältnismäßig hohen Strafsatz zu unterwerfen.

Zu Abs. 2:

Die im Abs. 2 zusammengefaßten Straftatbestände betreffen Detailbestimmungen, deren Übertretung nicht derart einschneidende Folgen hat, wie Übertretungen der in Abs. 1 zusammengefaßten Tatbestände. Die Tatbestände des Abs. 2 sind daher einem vergleichsweise wesentlich nied-

rigen Strafsatz zu unterwerfen. Da jedoch auch sämtliche im Abs. 2 angeführten Tatbestände unter bestimmten Umständen und Voraussetzungen schwere Folgen nach sich ziehen können, muß auch hier eine verhältnismäßig hohe Strafe angedroht werden.

Alle in Abs. 1 und 2 angeführten Delikte sind als neugeschaffene Delikte anzusehen. Da auf Grund der Bestimmungen der Europäischen Menschenrechtskonvention für neugeschaffene Delikte Freiheitsstrafen unzulässig sind, sind solche nicht vorgesehen.

§ 43**Zu Abs. 1:**

Im Hinblick auf die schwerwiegenden Folgen von Übertretungen des beabsichtigten Bundesgesetzes und unter Berücksichtigung dessen, daß auch Übertretungen bei Beförderungen aus dem Ausland entgegengewirkt werden muß und es sich beim Schuldigen um große internationale Firmen handeln kann, ist es angezeigt, den Betrag für die vorläufige Sicherheit in entsprechender Höhe festzusetzen.

Zu Abs. 2:

Übertretungen des beabsichtigten Bundesgesetzes werden vielfach Beschädigungen der Straßen und den Einsatz von Katastropheneinsatzorganen zur Folge haben.

Es ist daher angezeigt, die sich aus diesen Übertretungen ergebenden privatrechtlichen Ansprüche sowohl des Straßenerhalters, als auch der Gebietskörperschaft, die den Aufwand der Katastropheneinsatzorgane zu tragen hat, im Sinne des § 57 VStG der Entscheidung der Behörde, die das Verwaltungsstrafverfahren durchführt, zu unterwerfen.

§ 44

Sinn und Zweck des im Entwurf vorliegenden Bundesgesetzes ist die zusammengefaßte Regelung der Beförderung gefährlicher Güter auf der Straße. Aus diesem Grunde sind mit diesem Bundesgesetz sämtliche, die Beförderung gefährlicher Güter auf der Straße betreffenden Bestimmungen anderer bundesgesetzlicher Vorschriften aufzuheben. Diesem Erfordernis wird hier Rechnung getragen.

§ 45**Zu Abs. 1:**

Mit dem im Entwurf vorliegenden Bundesgesetz werden den Normadressaten auf dem Gebiet der nationalen Beförderung (für die eine

spezielle gesetzliche Regelung derzeit nicht besteht) zahlreiche neue Verpflichtungen und Aufgaben, so etwa die Erfüllung der Vorschriften über die Verpackung, insbesondere deren Prüfung, über die Fahrzeuge, insbesondere deren besondere Genehmigung, Zulassung und Überprüfung, über die Kennzeichnung der Verpackung und der Fahrzeuge, über die Ausbildung der Lenker, über die Begleitpapiere, insbesondere die Unfallmerkblätter, u. a. m. erwachsen. In diesem Zusammenhang ist auch zu berücksichtigen, daß insbesondere die Erzeugung der Tafeln zur Kennzeichnung der Fahrzeuge und die Herstellung der Unfallmerkblätter erst mit der durch die Erlassung des Gesetzes verstärkt auftretenden Nachfrage in entsprechend großem Umfang einsetzen wird. Diese und auch noch andere Umstände lassen es geboten erscheinen, das in Aussicht genommene Bundesgesetz, insoweit es die nationale Beförderung betrifft, mit einer einjährigen Übergangsfrist in Kraft zu setzen. Die internationale Beförderung wickelt sich hingegen bereits seit November 1973 auf der Basis des zu diesem Zeitpunkt von Österreich ratifizierten ADR und des der Erfüllung dieses Übereinkommens dienenden § 92 KFG 1967 ab. Das im Entwurf vorliegende Bundesgesetz wird an diese Rechtslage anknüpfen, sodaß für die internationale Beförderung eine Übergangsfrist nicht erforderlich ist.

Zu Abs. 2:

Zu lit. a:

Siehe Erläuterungen zu § 40 Abs. 3.

Zu lit. b:

Die Einführung der Kennzeichnungspflicht ist vom Standpunkt der Beförderungssicherheit aus bereits sehr dringend geworden. Da ihre Einführung andererseits aus technischen Gründen verhältnismäßig rasch erfolgen kann, muß das Inkrafttreten dieser Bestimmung vorverlegt werden.

Zu lit. c:

Die Übergangsbestimmungen für die Haftpflichtversicherungen sind aus legislativen Gründen erforderlich.

Zu Abs. 3:

Für eine reibungslose Vollziehung des im Entwurf vorliegenden Bundesgesetzes wird es erforderlich sein, daß gewisse, auf Grund dieses Bundesgesetzes zu erlassende Verordnungen zugleich mit dem Bundesgesetz in Kraft treten. Solche Verordnungen sind insbesondere die auf Grund der §§ 2 Abs. 2 und 21 zu erlassenden Ver-

ordnungen (letztere die derzeitige Tankfahrzeugverordnung).

Zu Abs. 4:

§ 92 KFG 1967 (in der Fassung der 4. KFG-Novelle, BGBl. Nr. 615/1977) soll durch das in Aussicht genommene Bundesgesetz aufgehoben werden. Dadurch würden die auf Grund des § 92 KFG 1967 erteilten noch gültigen Genehmigungen und ausgestellten gültigen Bescheinigungen ihre gesetzliche Grundlage und damit ihre Gültigkeit verlieren. Um eine unnötige Verwaltungsbelastung zu vermeiden, muß festgesetzt werden, daß diese Bewilligungen und Bescheinigungen weiter gelten.

Zu Abs. 5:

Diese Bestimmung soll gewährleisten, daß auch nach Inkrafttreten dieses Bundesgesetzes die im Kraftfahrzeuggesetz 1967 vorgeschriebenen Fristenregelungen als Grundlage für die weitere Fristenrechnung gemäß § 15 zu gelten haben.

§ 46

Zu Abs. 1:

Die Vollzugszuständigkeit des Bundesministers für Verkehr ergibt sich aus dem Erkenntnis des Verfassungsgerichtshofes vom 26. März 1977, Zl. K II-2/76, im Zusammenhalt mit dem Bundesministeriengesetz 1973, BGBl. Nr. 389/1973. Was hinsichtlich des § 16 das Einvernehmen mit dem Bundesminister für Justiz und dem Bundesminister für Finanzen anlangt, siehe auch § 136 Abs. 1 lit. c KFG 1967.

Zu Abs. 2 und 3:

Siehe hierzu die Vollzugsbestimmungen des § 136 Abs. 2 KFG 1967, die auch hier gelten müssen.

Zu Abs. 4:

Siehe Erläuterungen zu § 24 Abs. 7 zweiter Satz. Da der Gegenstand der hier in Betracht kommenden Entscheidungen dem Kompetenztatbestand „Aufrechterhaltung der öffentlichen Ruhe, Ordnung und Sicherheit“ zuzuschreiben ist, muß mit der Vollziehung der Bundesminister für Inneres betraut werden.

Zu Abs. 5:

Normadressat des § 31 Abs. 2 sind die mit der Grenzkontrolle betrauten Organe. Da diese dem Bundesminister für Finanzen unterstellt sind, ist es notwendig, diesen mit der Vollziehung der Bestimmung zu betrauen.

Zu Abs. 6:

Das hier vorgesehene Einvernehmen ergibt sich aus der Zuständigkeit der für die betreffenden gefährlichen Güter jeweils schon jetzt auf Grund bestehender Rechtsvorschriften zuständigen Ressorts.

Zu Abs. 7:

Hinsichtlich der §§ 2 Abs. 3 und 34 ergibt sich das Einvernehmen mit dem Bundesminister für

Gesundheit und Umweltschutz daraus, daß diese Bestimmungen für die Umwelt von besonderer Bedeutung sind, das Einvernehmen mit dem Bundesminister für soziale Verwaltung hingegen im Hinblick darauf, daß das Fahrpersonal als Dienstnehmer Schutzinteressen besitzt. Das Einvernehmen mit dem Bundesminister für Bauten und Technik hinsichtlich des § 35 Abs. 3 und 4 ist erforderlich, weil bei der Vollziehung dieser Bestimmung Bundesstraßen und damit Interessen der Bundesstraßenverwaltung betroffen sein können.