



II-3276 der Beilagen zu den Stenographischen Protokollen  
des Nationalrates XVIII. Gesetzgebungsperiode

REPUBLIK ÖSTERREICH  
DER BUNDESMINISTER FÜR  
ÖFFENTLICHE WIRTSCHAFT UND VERKEHR  
DIPL.-ING. DR. RUDOLF STREICHER

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

Pr.Zl. 5901/39-4-91

1471 IAB

1991-09-06

ZU 1362 IJ

ANFRAGEBEANTWORTUNG

betreffend die schriftliche Anfrage der Abg.  
Dr. Müller und Genossen vom 8. Juli 1991, Nr.  
1362/J-NR/1991, "Einschätzung und Realisierung  
der Vorschläge des Innsbrucker Branddirektors  
zum Thema Gefahrgut-Transit"

Ihre Fragen darf ich wie folgt beantworten:

Zu Frage 1:

"Wie beurteilen Sie die obgenannten Vorschläge hinsichtlich ihrer Realisierungsmöglichkeit?"

Um die Frage nach der Realisierungsmöglichkeit der im Motiventeil wiedergegebenen Vorschläge sachgerecht beantworten zu können, muß ich einiges zu den Prämissen und der Diktion der Vorschläge vorausschicken:

1. Die Feststellung, "daß sporadische Kontrollen nichts nützen", ist insoweit unverständlich, als die Nützlichkeit z.B. der vom mobilen Gefahrgutprüfzug der Bundesprüfanstalt für Kraftfahrzeuge (BPA), der von den Bundesländern eingesetzten Kontrollbusse und der von der Exekutive durchgeführten Gefahrgutkontrollen bislang von keiner Seite bestritten wurde. Selbstverständlich werden verstärkte Kontrollen und weitere Verbesserungen auf diesem Gebiet angestrebt, wobei das Hauptaugenmerk auf dem vermehrten Einsatz geschulter Exekutivbeamter, aber auch einer verbesserten Schulung der mit dem Verwaltungsstrafverfahren befaßten

- 2 -

Sachbearbeiter wird liegen müssen. Darüber hinaus werden konkrete Vorschläge der Bundesländer zur Verbesserung der Vollzugsbestimmungen des GGSt Berücksichtigung finden. Damit sollten Gefahrgutkontrollen an wechselnden Standorten im Inland durch die BPA erleichtert werden, wodurch das mit der eingangs zitierten Feststellung vermutlich angesprochene Problem des Ausweichens reduziert wird.

2. Es liegt ein gewisser Widerspruch darin, den (nicht nur im Gefahrgutbereich auftretenden) Umstand, "daß der Exekutive die Mittel fehlen, um die Gesetze und Verordnungen lückenlos zu exekutieren", als Begründung dafür heranzuziehen, die Erlassung von Fahrverboten und Einschränkungen zu begehren, deren Einhaltung erst recht der verstärkten Überwachung durch die Exekutive bedürfte. Wesentlich ist vor allem die Durchsetzung der möglichst weitgehenden Einhaltung der Vorschriften, welche insbesondere auch durch die Schulung aller Beteiligten und einfach vollziehbare Vorschriften gefördert wird. In diesem Zusammenhang weise ich darauf hin, daß in der nächsten Novelle zum GGSt jedenfalls auch EG-konforme Bestimmungen über die Bestellung von Gefahrgutbeauftragten in Unternehmen, die gefährliche Güter befördern, vorgesehen sind.
3. Der Vorschlag im Motiventeil betrifft eingangs die "Erarbeitung eines aktuellen Giftkatalogs durch konsequente Überprüfungen an den Grenzen".

Damit wird die Frage nach der Definition des Begriffes "gefährliche Güter" gestellt, von deren Beantwortung die Entscheidung abhängt, welche der an den Grenzen eintreffenden Güter in den aktuellen "Giftkatalog" aufzunehmen wären.

- 3 -

Völlig abzulehnen ist in diesem Zusammenhang allerdings der verwendete Begriff "Transitgifte", da hier eine mit der Sicherheit in keinem Zusammenhang stehende Unterscheidung vorgenommen wird. Für die Frage der möglichen Auswirkungen eines Unfalles ist es völlig unerheblich, ob dieser von einem LKW mit Gefahrgütern im Transitverkehr, im Loco-Verkehr im innerösterreichischen Verkehr oder aber auch in stationären Anlagen verursacht wird. Die Bezeichnung "Gifte" soll offenbar den als zu undramatisch empfundenen Begriff "gefährliche Güter" ersetzen. Dies ist jedoch nicht korrekt, weil der Begriff "Gifte" in der lexikalischen Definition (und mehr noch in der Definition der Beförderungsvorschriften) nur einen Bruchteil der gefährlichen Güter ausmacht. Was die "Aktualität" des Giftkatalogs anlangt, sind die im ADR zusätzlich zu den namentlich angeführten Stoffen und Gegenständen aufgenommenen abstrakten Stoffgruppen mit chemisch-physikalischen Sammelbezeichnungen weit besser geeignet, auch neue Stoffe einzustufen als Stofflisten allein.

4. Der Vorschlag trifft weiters eine Einteilung der in den "Giftkatalog" aufzunehmenden Güter in solche, die
1. im Falle eines Unfalles zur Katastrophe führen,
  2. im Falle eines Unfalles zu großräumigen Umweltbelastungen führen,
  3. im Falle eines Unfalles zu überfordernden Belastungen der Einsatzorganisationen führen,
  4. im Falle einer Unfallbeteiligung zu eskalierenden Unfallserscheinungen führen.

Während diese Einteilungskriterien (ganz besonders das unter 3. genannte Kriterium) auf stark subjektiven Parametern beruhen, streben die bestehenden Kriterien des Gefahrgutbeförderungsrechts, die auf den weltweit für alle Verkehrsträger geltenden Empfehlungen der Vereinten

- 4 -

Nationen beruhen, möglichste Objektivierung durch Nachvollziehbarkeit der Einteilung durch Tests an. Das subjektive Element liegt dabei einzig in der Auswahl der Vorgänge, die als gefährlich bewertet werden, und erfaßt für die Einteilung in die sogenannten "Gefahrgutklassen" relevante, für Menschen, Sachen und die Umwelt schädliche Eigenschaften der Güter wie Explosivität, Entzündbarkeit, Giftigkeit, Ansteckungsgefährlichkeit, Radioaktivität, Ätzwirkung usw.

Es ist davon auszugehen, daß alle nach den Kriterien unter den Punkten 1., 3. und 4. und fast alle nach dem Kriterium unter Punkt 2. des Vorschlages in den "Giftkatalog" aufzunehmenden Stoffe auch Gefahrgüter im Sinne der Gefahrgutklassen der Vereinten Nationen wären. Hinsichtlich der nicht in den spezifischen Klassen 1 bis 8 enthaltenen wassergefährdenden Stoffe sowie der Stoffe mit kanzerogener Wirkung u.a. ist bei den Vereinten Nationen eine entsprechende Erweiterung der Klasse 9 ("verschiedene gefährliche Stoffe") in Ausarbeitung, womit eine Deckungsgleichheit künftig auch für die Güter gemäß dem 2. Kriterium anzunehmen ist.

5. Die an die Zuordnung der Güter des "Giftkatalogs" im Vorschlag geknüpften Maßnahmen umfassen
1. ein Einfuhrverbot mit allen Verkehrsträgern,
  2. eine nur auf der Bahn zulässige Beförderung unter besonderen Sicherheitsauflagen,
  3. eine (nur?) auf der Straße zulässige Beförderung unter besonderen Sicherheitsauflagen.

Diese Maßnahmen stellen absolute bzw. teilweise Beförderungsverbote dar. Solche können aus Gründen der Unteilbarkeit des Sicherheitsanliegens und auf Grund völkerrechtlicher Verpflichtungen

- 5 -

(insbesondere der GATT-Regeln) nicht für den internationalen Verkehr allein, sondern nur als Beförderungsverbote für den internationalen und nationalen Verkehr erlassen werden. Da es aber in solchen Fällen unsinnig wäre, den Verkauf, Konsum und sonstigen Umgang mit solchen Gütern weiterhin zuzulassen, wäre die unter 1. vorgeschlagene Maßnahme zweckmäßigerweise als Verbot des "Inverkehrsetzens" und somit auch des Einführens und Verwendens im Rahmen des Chemikaliengesetzes zu erlassen.

Die Maßnahme unter 2. beinhaltet ein absolutes Fahrverbot auf der Straße. Dies ist insoweit unrealistisch, als eine Güterbeförderung ausschließlich zwischen Gleisanschlüssen nicht immer möglich ist. Somit muß jedenfalls zumindest ein Vor- und Nachlauf im kombinierten Verkehr und eine regionale Flächenversorgung jedenfalls weiterhin auch auf der Straße zulässig sein.

Die unter Punkt 3. des Vorschlages vorgesehenen Maßnahmen sind bereits nach der dzt. Rechtslage möglich. Einerseits sind bereits in der Straßentunnelverordnung, BGBl.Nr. 270/1987 i.d.F. BGBl.Nr. 22/1990 Maßnahmen bei der Durchfahrt gefährlicher Güter durch die meisten Tunnel von mehr als 1.000 m Länge vorgesehen, wobei für besonders gefährliche Tunnel bei einer solchen Beförderung eine Begleitpflicht besteht, andererseits sieht die Streckenbewilligungsverordnung, BGBl.Nr. 20/1988 i.d.F. BGBl.Nr. 114/1989 und 267/1989 vor, daß die darin erwähnten Güter bei Überschreiten bestimmter Mengenschwellen der Streckenbewilligungspflicht unterliegen. Im Streckenbewilligungsbescheid können besondere Auflagen z.B. eine Begleitpflicht enthalten sein. Daß natürlich jede dem ADR unterstehende Beförderung unter zahlreichen Sicherheitsauflagen erfolgt, sollte der Vollständigkeit halber auch erwähnt werden.

Zusammenfassend lassen sich die Vorschläge auf Grund der vorstehenden Überlegungen folgendermaßen bewerten:

1. Die Vorschläge zur Änderung der Terminologie ("Transitgifte", "Giftkatalog") sind mangels sachlicher Rechtfertigung abzulehnen.
2. Die Vorschläge für neue Einteilungskriterien der gefährlichen Güter sind wegen der subjektiven Komponenten problematisch. Soweit sie jedoch darauf abzielen, bestimmte Güter, die noch keine gefährlichen Güter im Sinne der UN-Empfehlungen sind, zusätzlich als gefährliche Güter einzustufen, wird das Verkehrsressort bei entsprechender Begründbarkeit deren künftige Einstufung bei den Vereinten Nationen beantragen.
3. Die Vorschläge hinsichtlich der zu ergreifenden Maßnahmen wären, soweit sie absolute Beförderungsverbote beinhalten, im Rahmen des Chemikalienrechts zu realisieren. Das Verkehrsressort wird dem zuständigen BMUJF ihm konkret genannte Güter mit entsprechender Begründung für ein Verbot des Inverkehrbringens im Sinne des Chemikaliengesetzes vorschlagen. Absolute Beförderungsverbote nur für die Straße sind mangels vollständiger Flächenerschließung durch die Schiene nicht realisierbar. Beförderungseinschränkungen auf der Straße bestehen bereits auf Grund der dzt. Rechtslage (Straßentunnelverordnung) bzw. können im Rahmen der Streckenbewilligung verfügt werden. Eine zusätzliche Beschränkung im ADR ist mittels des österreichischen Änderungsantrages auf Einführung von Höchstmengen je Beförderungseinheit vorgesehen (sh. Beantwortung unter 2.).

Zu Frage 2:

"Wie ist der aktuelle Stand bezüglich der Verhandlungen über die Neufassung des ADR?"

- 7 -

Der österreichische Antrag auf Einführung von Höchstmengen je Beförderungseinheit im ADR wurde in der auf Grund der Ergebnisse der eingehenden innerösterreichischen Begutachtung erstellten Textfassung eingebracht und Mitte April 1991 von der ECE in Genf als Arbeitspapier für die zur Änderung des ADR zuständige WP.15 veröffentlicht. In der Sitzung der WP.15 vom 13. bis 17. Mai 1991 wurde seitens Großbritanniens beantragt, eine Grundsatzdebatte über die nationalen Einschränkungen zu führen, die verschiedene ADR-Mitgliedstaaten (z.B. Deutschland, Österreich, Ungarn) mit Geltung für den nationalen und internationalen Verkehr (in Österreich betrifft dies die Straßentunnelverordnung und die Streckenbewilligungsverordnung) bereits erlassen haben. Da das Tagungsprogramm bereits mit dem für 1.1.93 terminisierten umfangreichen ADR-Änderungspaket mehr als ausgelastet war und eine Grundsatzdebatte unter extremen Zeitdruck kaum zu konstruktiven Lösungen geführt hätte, wurde beschlossen, diesen Fragenkomplex bei der nächsten Tagung der WP. 15 im Mai 1992 als besonderen Tagesordnungspunkt zu behandeln. Wie erste Reaktionen gezeigt haben, werden substantielle Fortschritte dabei nur zu erzielen sein, wenn sich in den anderen ADR-Mitgliedstaaten verstärkt eine der österreichischen Verkehrs- und Umweltpolitik vergleichbare Entwicklung abzeichnet. Sollte der österreichische Antrag ohne weiteres abgelehnt werden und sich auch auf anderer internationaler Ebene (ECE-Inlandtransportkomitee, CEMT, EG) keine zielführende Befassung mit den österreichischen Anliegen ergeben, werden weitere rechtliche Schritte auf internationaler Ebene ggf. auch außerhalb des ADR-Rahmens zu ergreifen sein.

Wien, am 5. September 1991

Der Bundesminister

