



Republik Österreich  
DER BUNDESKANZLER

II-12653 der Beilagen zu den Stenographischen Protokollen  
des Nationalrates XVIII. Gesetzgebungsperiode

A-1014 Wien, Ballhausplatz 2  
Tel. (0222) 531 15/0  
DVR: 0000019

353.110/14-I/6/94

15. Februar 1994

Herrn  
Präsidenten des Nationalrats  
Dr. Heinz FISCHER

Parlament  
1017 W i e n

5782/AB

1994-02-16

zu 5805/J

Die Abgeordneten zum Nationalrat Anschober, Freunde und Freundinnen haben am 15. Dezember 1993 unter der Nr. 5805/J an mich eine schriftliche parlamentarische Anfrage betreffend EG-Verhandlungen bezüglich Gifttransporte durch Österreich gerichtet, die folgenden Wortlaut hat:

- "1. Stimmt es, daß die EG die Grenzkontrollen Österreichs für Gefahrguttransporte aufheben möchte?
2. Welche Position bezieht die EG bezüglich Kontrollen im Inland?
3. Nach welchen Kriterien soll nach Meinung der EG, Kontrollen am einzelnen Gefahrgut-LKW stattfinden?
4. Inwieweit unterscheiden sich diese Kriterien der EG von den derzeit in Österreich vorgeschriebenen Kriterien?
5. Wie ist die offizielle, österreichische Position bei den Beitrittsverhandlungen in dieser Frage?
6. Inwieweit ist für die Polizei und die Feuerwehr sichergestellt, daß bei einem Gefahrgutunfall die einzelnen Gefahrenklassen erkannt werden?

- 2 -

7. Stimmt es, daß die Wirtschaftskammer die Position vertritt, daß an den Kontrollen von Gefahrgutfahrzeugen keinesfalls die österreichische Teilnahme an der europäischen Integration scheitern darf?
8. Welche Stellung bezieht die verkehrsrechtliche Abteilung des Innenministeriums zur Lockerung der Kontrollen?
9. Warum gibt es in Österreich noch kein zwingendes gesetzliches Gebot, Gefahrguttransporte mit wenigen Ausnahmen auf der Bahn zu transportieren? Ist es nicht durch die Unfallstatistik klar belegt, daß das Unfallrisiko auf der Bahn wesentlich geringer ist als auf der Straße?
10. Wäre eine derart fortschrittliche Regelung mit den Intentionen der EG vereinbar?
11. Wie steht die EG zum Vorschlag der Routenbindung für Gefahrguttransporte auf der Straße?
12. Wieviele Unfälle mit diesen rollenden Giftbomben (Gefahrgutunfälle) ereigneten sich in den Jahren 1985, 1986, 1987, 1988, 1989, 1990, 1991, 1992 und 1993 auf Österreichs Straßen?
13. Wieviele Unfälle mit diesen rollenden Giftbomben (Gefahrgutunfälle) ereigneten sich in den Jahren 1985, 1986, 1987, 1988, 1989, 1990, 1991, 1992 und 1993 auf Österreichs Schienen?
14. Zu welchen Umweltbelastungen ist es im Regelfall bei diesen Unfällen gekommen? Geben Sie die fünf häufigsten Umweltbelastungen an, die bei Gefahrgutunfällen entstehen?
15. Stimmt es, daß jede dritte Giftfuhrer schwere sicherheitstechnische und/oder verkehrstechnische Mängel aufweist?
16. Stimmt es, daß jeder zehnte Tanker nicht einmal einen Feuerlöscher mit sich führt?
17. Legen Sie bitte dieser Anfrage die offizielle Einteilung der Gefahrgutklassen bei?"

Diese Anfrage beantworte ich wie folgt:

Zu den Fragen 1 bis 5:

Aufgrund der Verordnungen des Ministerrats der Europäischen Union Nr. 4060/89, 3356/91 und 3912/92 werden Kontrollen

- 3 -

aufgrund der einzelstaatlichen Rechtsvorschriften über die Beförderung gefährlicher Güter nicht systematisch als Grenzkontrollen an den Binnengrenzen der Gemeinschaft durchgeführt, sondern im Rahmen der Kontrollen, welche die Mitgliedstaaten in ihrem gesamten Hoheitsgebiet an Fahrzeugen aller Nationalitäten ohne Diskriminierung üblicherweise durchführen.

Dies bedeutet für den Fall eines Beitritts Österreichs zur Europäischen Union, daß Gefahrgutkontrollen an den österreichischen Grenzen zu EU-Mitgliedstaaten in derselben Dichte durchgeführt werden dürfen wie an anderen Orten des österreichischen Hoheitsgebiets. Dies entspricht dem EU-Grundsatz der Nicht-Diskriminierung. Auch heute kommt der innerösterreichischen Kontrolle von Gefahrguttransporten große Bedeutung zu, da erfahrungsgemäß im grenzüberschreitenden Verkehr die modernsten Fahrzeuge eingesetzt werden und Delikte im nationalen Verkehr häufiger sind als im internationalen Verkehr.

Lückenlose permanente Gefahrgutkontrollen an allen Grenzübergängen sind aufgrund der begrenzten personellen Ressourcen auch derzeit nicht möglich. Die Kontrollen sind jedoch aufgrund des hohen Schulungsgrads und der Erfahrung der dafür zuständigen Organe von hoher Effizienz. Diese Effizienz gilt es, auch in Zukunft zu wahren.

Die Europäische Union geht ebenfalls davon aus, daß Gefahrgutkontrollen des nationalen und des internationalen Verkehrs konsequent und effizient durchgeführt werden müssen, um ein höchstmögliches Maß an Sicherheit zu gewinnen.

Zur Zeit liegen in diesem Bereich offizielle Entwürfe der Europäischen Kommission für drei EU-Richtlinien vor, die unmittelbar oder mittelbar diesem Ziel dienen:

- a) Vorschlag für eine Richtlinie der Europäischen Union zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten für den Gefahrguttransport auf der Straße.

- 4 -

Mit dieser Richtlinie wird der gesamte Verkehr der EU-Mitgliedstaaten (einschließlich Irland, das nicht ADR-Vertragspartner ist) dem Europäischen Übereinkommen über die Beförderung gefährlicher Güter auf der Straße (ADR) unterstellt. Damit wird eine gemeinsame Grundlage für die zu kontrollierenden Vorschriften und zu ahndenden Verstöße sichergestellt.

- b) Vorschlag für eine Richtlinie der Europäischen Union über die einheitlichen Verfahren für die Kontrolle von Gefahrguttransporten auf der Straße.

Diese Richtlinie schreibt das Recht der Mitgliedstaaten, Gefahrguttransporte in ihrem gesamten Staatsgebiet zu kontrollieren, ausdrücklich fest. Sie enthält eine einheitliche Prüfliste, deren Inhalt die zumindest zu prüfenden Punkte (mitzuführende Unterlagen, Kennzeichnung, Ladung, Ausrüstung etc.) umfaßt.

Sie sieht weiters die Durchführung von Betriebskontrollen am Unternehmensstandort der Beförderer oder Verloader vor und regelt die Zusammenarbeit der Mitgliedstaaten bei der Feststellung, Meldung und Ahndung von Verstößen.

- c) Vorschlag für eine Richtlinie der Europäischen Union über die Benennung und die berufliche Befähigung eines Gefahrgutbeauftragten.

Diese Richtlinie ist vor allem im Hinblick auf die notwendige Eigenkontrolle in den Unternehmen wichtig. Sie gilt für Unternehmen, die gefährliche Güter befördern, be- und entladen, transportbedingt lagern, verpacken oder entsorgen. Die betreffenden Unternehmen müssen einen Gefahrgutbeauftragten bestimmen, der einen speziellen Schulungsnachweis seitens der zuständigen Behörde durch Ablegung einer Prüfung über in der Richtlinie vorgegebene Sachgebiete erlangen und eine Überwachungs-tätigkeit in allen gefahrgutrelevanten Unternehmensbelangen

- 5 -

entfalten muß. Er hat weiters für die Schulung des Personals zu sorgen sowie Vorbeuge- und Abhilfemaßnahmen für Gefahrgutzwischenfälle vorzuschlagen bzw. zu begutachten. Darüber hinaus obliegen ihm verschiedene Berichtspflichten.

Es ist zu erwarten, daß die Annahme dieser Rechtsinstrumente durch den Rat im Lauf des Jahres 1994 erfolgt. Damit wäre von einem Inkrafttreten dieser Richtlinien mit 1. Jänner 1996 auszugehen.

Was die Kriterien betrifft, nach denen gemäß dem geschilderten EU-System Gefahrgutkontrollen durchgeführt werden sollen, so werden gemäß Art. 4 des Richtlinienentwurfs über Gefahrgutkontrollen im Zuge der Kontrollen zumindest die Punkte geprüft werden, die in der Liste im Anhang I des Richtlinienentwurfs (b) angeführt sind. Die Kontrollen werden an verschiedenen Orten und zu beliebigen Zeiten in einem Teil des Straßennetzes durchgeführt, der so groß ist, daß eine Umgehung des Kontrollpostens schwierig ist.

Sie werden an Orten durchgeführt, wo Fahrzeuge, bei denen Verstöße festgestellt wurden, in einen vorschriftsgemäßen Zustand versetzt oder stillgelegt werden können, ohne daß dadurch ein Sicherheitsrisiko entsteht. Für die technischen Vorkehrungen wird zu gegebener Zeit gesorgt sein.

Gegebenenfalls können dem Transportgut Proben entnommen werden, um sie von einem befugten Laboratorium untersuchen zu lassen.

Bei schweren Verstößen (z.B. Gut nicht zur Beförderung zugelassen, Fahrzeug/Tank/Verpackung nicht ordnungsgemäß gekennzeichnet, Gefahrgutlenker nicht geschult, fehlende Begleitpapiere und anderes) wird der Transport an Ort und

- 6 -

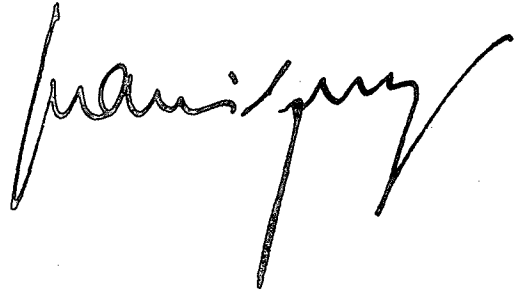
Stelle oder an einem von der Kontrollbehörde eigens dafür bezeichneten Platz angehalten und darf erst wieder fortgesetzt werden, wenn er die Vorschriften erfüllt.

Für Gefahrgutkontrollen in Österreich gelten die §§ 26 ff Gefahrgutgesetz-Straße. Diese Bestimmungen stehen weder im Widerspruch zu den geltenden noch zu den geplanten EU-Bestimmungen. Österreich geht davon aus, daß Teile der geplanten Regelungen (z.B. Gefahrgutbeauftragter) eine weitere Verbesserung des bestehenden Kontrollniveaus in Österreich mit sich bringen könnten sowie die Kontrollqualität in den anderen EU-Mitgliedstaaten insgesamt steigern. Dies bedeutet, daß nach Österreich einreisende Gefahrguttransporte schon in den Herkunftsländern besser kontrolliert werden müssen.

Österreich geht daher davon aus, daß eine Übernahme der geplanten EU-Regelungen durchaus eine Verbesserung des bestehenden Kontrollniveaus mit sich bringen wird.

Zu den Fragen 6 bis 17:

Der Gegenstand dieser Fragen fällt nicht in den Vollzugsbereich des Bundeskanzleramts.

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Hansjörg', written in a cursive style.