



# WIRTSCHAFTSKAMMER

ÖSTERREICH

Bundesministerium für  
Wissenschaft und Verkehr  
Radetzkystraße 2  
1030 Wien

Wiedner Hauptstraße 63  
Postfach 191  
1045 Wien  
Telefon +43(1)50105-DW  
Telefax +43(1)50206-233

<b>Betrifft GESETZENTWURF</b>	
Zl. <u>11</u>	-GE/19 <u>57</u>
Datum:	1. APR. 1997
Verteilt	<u>1.4.97</u>

*H. Klausgruber*

Ihr Zeichen, Ihre Nachricht vom

Zl. 151.118/1-I/A/5-97  
13.1.1997

Unser Zeichen, Sachbearbeiter

Vp 26655/2/97/Mag.Tr/Fr  
Mag. Rainer Trybus

Durchwahl

4004

Datum

20.03.1997

## Bundesgesetz über die Beförderung gefährlicher Güter (Gefahrgutbeförderungsgesetz - GGBG), Begutachtung

Die Wirtschaftskammer Österreich erlaubt sich, zum Entwurf eines Bundesgesetzes über die Beförderung gefährlicher Güter (Gefahrgutbeförderungsgesetz - GGBG) wie folgt Stellung zu nehmen:

### Zu § 1

Obwohl laut Art. 2 der EU-Richtlinie land- und forstwirtschaftliche Zug- und Arbeitsmaschinen keine Fahrzeuge im Sinne der Gefahrgutbeförderung darstellen, sollte es, wie im Abs. 3 für die Fahrzeuge der Streitkräfte, eine klare Abgrenzung im GGBG für landwirtschaftliche Transporte geben.

Im GGSt (§ 1 Abs. 6) ist festgelegt, daß vom Anwendungsbereich des Abschnittes II die Verpackungen, die zur Beförderung von verdichteten, verflüssigten oder unter Druck gelösten Gasen verwendet werden, ausgenommen sind. Diese Ausnahme ist auch für das GGBG erforderlich, da die genannten Bestimmungen über die Verpackungen von gefährlichen Stoffen der Klasse 2 über das Kesselgesetz, BGBl. Nr. 211/92, in der VersandbehälterVO, BGBl. Nr. 368/96, geregelt sind und bereits dort auf das ADR verwiesen

wird. Außerdem wird in der EU an einem Entwurf für eine Richtlinie für die Inverkehrsetzung von transportablen Druckbehältern gearbeitet (COM (96).697 endg.). Diese Richtlinie wird die Bestimmungen für die Transportverpackungen von gefährlichen Gütern der Klasse 2, insbesondere Gasflaschen, regeln. Es ist erforderlich, daß bezüglich der Bestimmungen für die transportablen Druckbehälter (Versandbehälter) das Einvernehmen mit dem BMWA hergestellt wird (auch betreffend den § 5 über die Genehmigung von Baumustern von Verpackungen, die bei der Klasse 2 aufgrund des Kesselgesetzes durchgeführt werden).

Das GGBG soll offensichtlich auch für Straßen ohne öffentlichen Verkehr dienen. Daraus ließe sich ableiten, daß auch Verkehre auf Baustellen dem GGBG unterliegen würden. Da jedoch Beförderungen innerhalb geschlossener Betriebsgelände nicht dem GGBG unterworfen sind, ist es sinnvoll und wünschenswert, im GGBG Baustellen generell als Verkehrsflächen ohne öffentlichen Verkehr zu qualifizieren.

**Zu § 1 Abs. 2 Z. 2**

Unklar ist der Begriff "Verkehr mit diesen Fahrzeugen". Wohl nicht gemeint sollte sein der kommerzielle Verkehr (Handel) mit Gefahrgutbeförderungsmitteln.

**Zu § 1 Abs. 2 Z. 5**

§ 1 Abs. 2 Ziffer 5 sollte entweder entfallen oder zumindest ausdrücklich auf die nach § 2 in Betracht kommenden Vorschriften eingeschränkt werden, da hier gravierende Überschneidungen mit anderen umweltschutzrelevanten Rechtsvorschriften bestehen, wie z.B. Betriebsanlagen- und Wasserrecht. Ansonsten entstünden in der Praxis Auslegungsprobleme, ob z.B. das Befüllen einer bestimmten Verpackung nun eine Vorbereitung für eine Beförderung war oder nicht.

Wir verweisen ausdrücklich auf die Definition der Beförderung nach 94/55/EG für den Straßentransport (Artikel 2, 4. Teilstrich) und fordern, daß die dortige Definition übernommen wird.

#### **Zu § 1 Abs. 3**

Diese Bestimmung ist unklar. So normiert Art. 1 Abs. 1 der Richtlinie 96/49/EG vom 23.7.1996, daß "von den Mitgliedstaaten die Beförderung von gefährlichen Gütern mit Transportmitteln, die den Streitkräften gehören oder für die die Streitkräfte verantwortlich sind, vom Geltungsbereich dieser Richtlinie ausgenommen werden kann". § 1 Abs. 3 könnte aber darüber hinausgehend so verstanden werden, daß die Streitkräfte überhaupt keine Vorschriften des ADR einzuhalten bräuchten und nicht nur die Fahrzeugvorschriften nicht eingehalten werden müssen.

#### **Zu § 1 Abs. 4**

Nachdem innerbetriebliche Vorgänge, wie z.B. Befüllen von Verpackungen, Einfüllen, Lagern, innerbetrieblicher Transport udgl., eindeutig und vollkommen ausreichend durch andere Rechtsgebiete geregelt sind (Wasserrecht, Betriebsanlagenrecht, ArbeitnehmerInnenschutzrecht, ...), müssen jedenfalls eindeutige Abgrenzungen zu diesen Rechtsgebieten im neuen GGBG verankert werden. Wenn schon in Absatz 4 mehrere andere Rechtsbereiche zitiert werden, müßte jedenfalls auch das Wasserrecht angeführt werden.

#### **Zu § 2**

Die vielen Verweise auf EU-Richtlinien sind verwirrend. Hier wäre beispielsweise auch für innerösterreichische Transporte festzustellen, daß die Regelungen des ADR gelten, die mit den zitierten EU-Richtlinien laut den Erläuterungen ident sind.

Ferner wird (sogar im Verfassungsrang) bestimmt, daß bestimmte Rechtsakte "in ihrer jeweils geltenden Fassung" bei der Beförderung gefährlicher Güter zu beachten sein sollen. Zunächst wäre hier einer nicht im Verfassungsrang stehenden Lösung der Vorzug

zu geben, um eine allfällige Überprüfung der Bestimmung durch den VfGH offen zu halten. Ferner ist diese Regelung als zu formal abzulehnen: der betroffenen Wirtschaft ist ohne flankierende Maßnahme kaum eine Übersicht des aktuellen Standes der "jeweils geltenden Fassungen" zuzumuten. Dies gilt im besonderen für die nicht autonom geschaffenen Rechtsakte, so die gemeinschaftlichen Rechtsakte oder die Seeverkehrs-"Codes" sowie ICAO-Regelungen. Bei diesen Gemeinschaftsrechtsakten handelt es sich überdies um Richtlinien, die grundsätzlich in innerstaatliches Recht zu transponieren wären. Die hier angestrebte formalrechtliche Transponierung (auch künftiger Änderungsrichtlinien) erscheint aus Sicht der betroffenen Wirtschaft unzumutbar und rechtspolitisch bedenklich.

**Zu § 2 Abs. 1 Z. 1 lit. b)**

Der vorgesehene Verweis auf die Anlagen A und B des ADR laut BGBl.Nr. 522/1973 entspricht der Bestimmung des derzeit noch gültigen GGSt. Es stellt sich allerdings die Frage, ob bei dieser Bestimmung nicht der Zusatz "in der jeweils gültigen Fassung" hinzuzufügen wäre.

**Zu § 3**

Die vorliegenden Definitionen, insbesondere für die Verantwortlichen, weichen weitgehend von den in den internationalen Rechtsgrundlagen verwendeten Begriffen ab. Weiters weichen die verwendeten Begriffe, wie insbesondere der Begriff des Absenders, stark vom praktischen Verständnis der Begriffe ab, was häufig zu erheblicher Verwirrung führt. Auch die Verknüpfung mit handelsrechtlichen Begriffen ist äußerst unglücklich und sollte - endlich - beseitigt werden.

Auch ist auf einen Widerspruch zwischen § 2 Z. 2 und den Erläuterungen, Seite 4 3. Absatz, hinzuweisen. Während der Gesetzestext auf den Beförderungsvertrag Bezug nimmt, stellt die Erläuterung die Anknüpfung an ein Vertragsverhältnis in Abrede.

- 5 -

In den Bemerkungen zu § 9 sind weitere Beispiele der praktischen Probleme im Zusammenhang mit diesen Definitionen angeführt. Wir bitten, auch die dortigen Anmerkungen zu beachten.

Weiters fehlt eine generelle und einheitliche Klärung, ob IBC auch als Versandstücke gelten.

In den § 3 Abs. 3, 4 und 6, § 9 Abs. 5, 6 und 8, § 33 Abs. 2 kommen die Begriffe "Verpacker", "Befüller" bzw. "Verlader" vor. Sowohl dem "Befüller" als auch dem "Belader" sollen gesetzlich Kontrollverpflichtungen auferlegt werden, die angesichts der unzureichenden Definition sowohl den einen als auch den anderen treffen können. Darüber hinaus sollten die Begriffe mit jeweils "verantwortlicher" "Verpacker", "Befüller" und "Verlader" ergänzt werden. In der Praxis kann beispielsweise ein "Verpacker" ein einfacher Mitarbeiter sein, der von diversen Gefahrgutbegriffen keine Ahnung haben wird. Weiters kann es sich hier um einen größeren Personenkreis handeln, der nicht, wie z.B. ein Gefahrgutlenker, eine besondere Ausbildung vorgeschrieben bekommt. Verantwortungsträger müßten daher Vorarbeiter, Werkmeister etc. sein, die unter dem Begriff "verantwortlicher Verpacker", "Befüller", "Verlader" zu subsumieren wären.

Als "Verlader" wird derjenige bezeichnet, der die Güter auf ein Fahrzeug körperlich verladen läßt. International wird im Sprachgebrauch des Verkehrswesens jemand "Verlader" genannt, der im englischen "shipper" heißt, und das ist der Auftraggeber eines Transports, der aber keineswegs derjenige sein muß, der die körperliche Verladung der Ware veranlaßt und überwacht. Die international übliche Bezeichnung der Fachsprache sollte beachtet werden, um keinen neuen - gesetzlich abwegig definierten - Gefahrgutverlader zu schaffen. Was im Entwurf gemeint ist, ist eigentlich der Absender. Absender ist im Sprachgebrauch der Transportleute derjenige, der ein Gut zur Beförderung aufgibt. Er ist im Ablauf eines Transports das Gegenstück zum Empfänger. Beim Absender startet der Transport, der beim Empfänger endet. Dieser

in der Fachsprache übliche Terminus sollte auch ins GGBG Eingang finden. Absender ist derjenige, der einen Transport beginnen läßt - er besorgt in der Regel auch die körperliche Verladung und sollte also die im Gesetzesentwurf zgedachten Obliegenheiten erfüllen müssen. Hingegen müssen die im Gesetzesentwurf dem Absender zgedachten Funktionen dem Verloader zukommen oder ein "Auftraggeber" als Funktionsträger geschaffen werden.

Zu § 3 Z. 4 "Befüller" wird bemerkt, daß die Funktion des Befüllers in Großtanklagern von den Tankwagenlenkern wahrgenommen wird, da die Bedienung der Beladeeinrichtungen ebenfalls durch den Lenker vorgenommen wird.

Der in § 3 Z. 8 verwendete Empfängerbegriff deckt sich nicht immer mit dem Beförderungsrecht. Das Beförderungsrecht des EBG sieht in § 84 die Möglichkeit von Empfängeranweisungen vor: eine Empfängeranweisung ändert nichts an der Stellung des frachtbriefmäßigen Empfängers und damit bleibt dieser "Empfänger". Die Formulierung im letzten Halbsatz "wer die gefährlichen Güter bei der Ankunft übernimmt" ist praxisfremd, und es scheint auch dem Empfänger ohne Beförderungsvertrag nicht zumutbar, daß er auf die Ankunft einer Sendung zu warten hat. Es wird daher vorgeschlagen, "bei der Ankunft" durch "im Bestimmungsort" zu ersetzen.

Zu § 3 Z. 9 lit. b) wird bemerkt, daß § 36 Abs. 3 EisbG 1957 keine Definition der Fahrbetriebsmittel enthält; ein Verweis auf diese Bestimmung wäre daher irreführend bzw. unrichtig. Darüber hinaus hat im Rahmen der COTIF-Revision die Grundsatzdiskussion über die technischen Anhänge gerade erst begonnen, weshalb noch viele Fragen, wie z.B. die rechtliche Stellung des Road-Railer, offen sind.

#### Zu § 4

Da Verpackungen auch einer Selbstprüfung zugeführt werden können und mit einer Gleichwertigkeitsbescheinigung und dem Buchstaben

- 7 -

"W" zu versehen sind, ergibt sich die Frage, ob auch dafür Kurzbezeichnungen zur Verpackungskennzeichnung festgelegt und ausgegeben werden.

Die Zulässigkeit der Verwendung von Verpackungen inkl. IBC als Versandstück ist in den im § 2 vorkommenden Vorschriften ausreichend bestimmt. Auf nationale Ergänzungen sollte verzichtet werden. Weiters wäre ein neuer Absatz 3 erforderlich. Dieser müßte den Fall regeln, daß eine bestimmte Verpackung zwar nicht den Bestimmungen entspricht, aber eine Ausnahmegenehmigung erteilt wurde.

Im § 4 sind auch die Zulassungsvorschriften der Tanks verpackt. Dies scheint nicht ausreichend genug klargestellt.

#### Zu § 5

Aus Sicht der Wirtschaft müßte im § 5 klargestellt sein, daß die Ermächtigung eines Sachverständigen und ein positives Gutachten eines solchen eine eigene zusätzliche behördliche Genehmigung ersetzt.

In diesem Sinne wäre der § 5 gänzlich zu überarbeiten und die behördlichen Verpflichtungen auf die Aufsichtspflicht zu reduzieren. Zumindest sollte die Möglichkeit der Delegation der "behördlichen Genehmigung" an die Sachverständigen im § 5 fixiert werden.

#### Zu § 6

Hier wäre eine Klarstellung erforderlich, ob IBC inkludiert sind.

#### Zu § 8

Es müßte ausreichen, ausschließlich auf die Zulässigkeit der Verwendung nach den gemäß § 2 in Betracht kommenden Vorschriften zu verweisen.

Die Z. 1 und 3 beinhalten annähernd den gleichen Gesetzestext, weshalb die allgemeine Bestimmung (Z. 1) gestrichen werden könnte.

Zu Z. 4 ist zu bemerken, daß ein Fahrzeug nicht gleichzeitig "erstmalig **und** wiederkehrend vor der Verwendung" überprüft werden kann. Das "und" ist durch ein "oder" zu ersetzen.

#### Zu § 9

Die hier gewählte Form der Festlegung der Verantwortlichkeiten impliziert gravierende Mehrgleisigkeiten, indem einerseits auf die internationalen Rechtsvorschriften verwiesen wird (gemäß § 2 in Betracht kommende Vorschriften), andererseits zusätzliche Pflichten zu bestimmten einzelnen Details festgelegt sind.

Diese Doppelgleisigkeit ist aus Sicht der Wirtschaft entschieden abzulehnen, da sie Mehrfachbestrafungen ein und desselben Deliktes zur Folge haben kann und die detaillierte Auflistung die tatsächlichen Pflichten nach den gemäß § 2 in Betracht kommenden Vorschriften nur unvollständig wiedergibt.

Das Problem der Mehrfachverstöße bei einem einzigen Delikt gilt sowohl bezüglich mehrerer Straftatbestände innerhalb der Pflichten eines einzigen Verantwortlichen (z.B. doppelte Bestrafung des Beförderers, wenn das Beförderungspapier entgegen § 9 Abs. 2 Z. 7 nicht übergeben und entgegen Z. 8 nicht mitgeführt wurde) als auch, daß eine Person/ein Unternehmen mehreren Verantwortlichkeitsbegriffen unterliegt.

Durch die zusätzlich angeführten Verpflichtungen ergibt sich insbesondere bei internationalen Beförderungen das Problem, daß österreichische Beförderer in Österreich derzeit nach dem GGSt und künftig nach dem GGBG bestraft werden, obwohl ihre Einflußmöglichkeiten auf bestimmte Verstöße sehr gering sind, während der ausländische Verloader, Absender oder Befüller nicht bestraft werden kann, weil hier nur die Verantwortlichkeiten



- 9 -

nach den gemäß im § 2 in Betracht kommenden Vorschriften angewendet werden können.

Als Vorbild für die Neuformulierung der Verantwortlichkeiten könnte grundsätzlich die deutsche GGVS herangezogen werden.

Im besonderen kann zu den einzelnen festgelegten Verantwortlichkeiten folgendes festgestellt werden:

#### **Zu § 9 Abs. 1**

Die an der Beförderung Beteiligten trifft eine hohe Sorgfaltpflicht; daher ist es wünschenswert und notwendig, diese Beteiligten klar zu definieren. Geht - was grundsätzlich nicht wünschenswert wäre - der Kreis der Beteiligten über die im § 3 definierten Personen hinaus?

Hier könnte der zweite Satz irreführend ausgelegt werden, daß die Beteiligten jedenfalls die für sie geltenden Bestimmungen der gemäß § 2 in Betracht kommenden Vorschriften einzuhalten haben. Es könnten daraus z.B. folgende Schlüsse gezogen werden:

Haben die Beteiligten andere Bestimmungen, wie nationale Verpflichtungen, nicht **jedenfalls** einzuhalten?

Auch könnte der umgekehrte Schluß gezogen werden, daß sie auch Regelwerke, Empfehlungen und dergleichen einhalten müßten, die nicht rechtsverbindlich vorgeschrieben sind.

Der zweite Satz des Abs. 1 erscheint daher jedenfalls bezüglich der einzuhaltenden Vorschriften obsolet.

Mißverständlich ist auch der ansonst nicht definierte Begriff des Beteiligten:

Ist darunter wirklich jeder - irgendwie - Beteiligte zu verstehen, also zB auch ein privater Empfänger einer Heizöllieferung, ein Nachbar, der für einen nicht ad personam anwesenden privaten Empfänger dem Lieferanten einen lokalen Tank zugänglich macht? Auch ein Passant, der zufällig vorbeikommt, könnte zum Beteiligten werden.

#### **Zu § 9 Abs. 2 Z. 3 und 4**

Auch hier ist die Frage zu stellen, ob es wirklich derart umfangreicher, zusätzlicher Pflichten bedarf, um die Einhaltung der Bestimmungen der gemäß § 2 in Betracht kommenden Vorschriften (Abs. 2 Z. 4) zu beschreiben.

Inbesondere die Z. 3 und 4 können angesichts des Umstandes, daß der Bahn überwiegend Wagenladungen übergeben werden, keinesfalls so akzeptiert werden. Diese Wagenladungen sind häufig plombiert. Es ist dem Eisenbahnunternehmen nicht zumutbar, für die Einhaltung der Zulässigkeit der Verpackung, ihrer Kennzeichnung oder die Einhaltung von Zusammenladeverboten verantwortlich zu sein. Diese Bestimmung müßte daher entweder detaillierter unter Berücksichtigung der realen Gegebenheiten des Güterverkehrs gefaßt oder zumindest in dem erläuternden Material in besonderer Weise auf diese Problematik hingewiesen werden. Diese Klarstellung ist deshalb so wichtig, weil Verstöße gegen die Vorschriften des § 9 Abs. 2 laut Strafkatalog mit dem höchsten Strafmaß (mindestens S 10.000,-- bis S 600.000,--) geahndet werden.

#### **Zu § 9 Abs. 2 Z. 6**

Diese Bestimmung läßt beim Schienentransport die Frage offen, ob Triebfahrzeugführer oder andere an der Beförderung mitwirkende Mitarbeiter des Eisenbahnunternehmens über jeden einzelnen Beförderungsfall im Detail informiert bzw. über das Verhalten bei Unfällen oder Zwischenfällen im Einzelfall speziell unterwiesen werden müssen. Dies wäre jedoch keinesfalls akzeptabel, auch wenn bereits heute die an der Gefahrgutbeförderung beteiligten Mitarbeiter in ausreichendem Ausmaß geschult sind und über die

- 11 -

notwendigen Informationen verfügen; die Einführung von Unfallmerkblättern im Eisenbahngüterverkehr wäre jedoch wirtschaftlich nicht vertretbar und aus der Praxis gesehen nicht erforderlich.

Weiters wäre zu klären, ob die Fahrerschulung als ausreichende Unterweisung gilt? Wenn nein, wie ist eine darüber hinausgehende Unterweisung nachweisbar?

Auch bei anderen Transportarten ist der Sinn der Bestimmung zu hinterfragen. Hat sich der Pilot eines Gefahrgut-Luftfahrzeuges im Absturzfall anders zu verhalten als Piloten anderer Luftfahrzeuge? Eine dem Gesetz entsprechende Detailinformation der Lenker (wie Lok-, Schiffs- oder Flugzeugführer) dürfte in der Praxis realistischerweise weder zu erwarten noch durchführbar sein. Die letztlich strafrechtliche Verantwortung der Lenker erscheint in diesem Zusammenhang als doch zu rigoros.

**Zu § 9 Abs. 2 Z. 7**

Auch hier sollte der Kreis der Personen ("dem zuständigen bei der Beförderung tätigen Personal") exakter umschrieben werden.

**Zu § 9 Abs. 3**

Die Wahrnehmung der Verantwortlichkeit des Absenders für die vorschriftsmäßige Erstellung der Begleitpapiere bzw. auch das schriftliche - Mitteilen ist diesem in der Praxis häufig nicht möglich, z.B. wenn ein Handelsunternehmen einen Güterbeförderer beauftragt, von einem Lieferanten etwas direkt zu einem Kunden zu befördern. In der Praxis wird für derartige Geschäfte der Begriff "Streckengeschäft" verwendet.

In diesem Fall kann letztlich nur der Verlader die tatsächliche Ladung beeinflussen und daher auch das erforderliche Beförderungspapier richtig und vollständig ausstellen.

**Zu § 9 Abs. 4**

Der Absender von Gefahrgut wird mit Informationspflichten be-  
traut. In den Fällen, in denen der Absender in fremdem Auftrag  
handelt (etwa Spediteur), trifft den Auftraggeber sinnvollerwei-  
se ebenfalls eine Informationspflicht. Ohne den Maßstab der  
kaufmännischen Sorgfaltspflicht in Frage zu stellen, wird ange-  
regt, den Absender als Auftragnehmer von seiner Informations-  
pflicht und in der Folge von den Strafsanktionen nach § 33  
Abs. 1 auszunehmen, wenn das Fehlverhalten des Absenders dem  
Auftraggeber schuldhaft und ursächlich zuzuordnen ist.

Der Begriff "Auftraggeber" ist nicht in § 3 definiert. So könnte  
auf die Gegebenheiten in der wirtschaftlichen Praxis Bezug ge-  
nommen werden (INCO-Terms), wie Lieferungsklauseln "ab Werk" oder  
"frei Haus". Allerdings erscheint die Verknüpfung von handels-  
rechtlichen Begriffen mit solchen des Verwaltungsstrafrechtes  
generell problematisch.

**Zu § 9 Abs. 6**

Bei den Pflichten des Befüllers erscheint es nicht praxisge-  
recht, wenn der Befüller an ihm nicht gehörenden Fahrzeugen bzw.  
Tankcontainern die orangenen Kennzeichnungen jedenfalls anzu-  
bringen hat, während laut Abschnitt 4 und 5 des GGBG der Absen-  
der bei Bahn- und Straßentransporten mit Weisungen zur vor-  
schriftsmäßigen Kennzeichnung oder Übergabe der Gefahrenzettel  
dem Gesetz genüge tut. Hierin dürfte eine Diskrepanz liegen, vor  
allem, wenn man Fahrzeuge des Binnenschiffverkehrs mitein-  
bezieht. Das Anbringen von Tafeln auf Fremdfahrzeugen und der  
damit gegebenen eventuellen Beschädigungsfahr durch das  
Fremdpersonal des Befüllers ist auch versicherungstechnisch pro-  
blematisch. Ein Ungleichgewicht scheint es auch bei den Pflich-  
ten des Verladers zu geben, der diese Kennzeichnungsvorschriften  
nicht durchführen, sondern nur zu beachten hat.

- 13 -

Im § 9 Abs. 6 sind jedenfalls Bestimmungen über den Befüller enthalten, die bei den gefährlichen Stoffen der Klasse 2 bereits in der neuen VersandbehälterVO, BGBl.Nr. 369/96, geregelt sind.

Je nach Auslegung des § 3 Z. 4 mit der Definition des Befüllers ergeben sich hier gravierende Unterschiede. So ist bei der Mineralölindustrie die Selbstentnahme von Produkten durch den Lenker üblich. Ist also unter "Befüller" das Mineralölindustrieunternehmen bzw. der Betreiber der Abgabestelle zu verstehen, ergibt sich das Problem, daß de facto kein Personal anwesend ist, welches die Einhaltung dieser Bestimmungen kontrollieren könnte.

Ist unter Befüller der Lenker zu verstehen, ergeben sich für den Lenker gravierende Mehrfachbestrafungen, einerseits als Lenker, andererseits als Befüller.

#### **Zu § 9 Abs. 8**

Die grundsätzlichen Bedenken bezüglich der verwendeten Begriffe zur Bestimmung der Verantwortlichen gelten auch hier.

Hier ist insbesondere die Verpflichtung nach Z. 3 bezüglich der Einhaltung der Zusammenladeverbote auch in bezug auf bereits am Fahrzeug befindliche Güter entschieden abzulehnen. Die Wahrnehmung dieser Verpflichtung durch den Verloader würde die komplette Kontrolle der bereits am Fahrzeug befindlichen Ladung bedingen, was wohl unzumutbar und häufig auch ohne Entladung des Fahrzeuges unmöglich ist.

#### **Zu § 9 Abs. 9**

Die Verpflichtung nach Z. 1, daß der Empfänger die Abnahme der gefährlichen Güter nicht unnötig verzögern darf, muß entschieden abgelehnt werden, da die Formulierung zu ungenau ist, womit in der Praxis nicht einhaltbaren Auslegungen durch Exekutive und Behörden Tür und Tor geöffnet ist.

Auch die Verpflichtungen nach Z. 2 und 3 zur Reinigung und Entgiftung der Fahrzeuge ist beim Empfänger falsch angesiedelt, da das ADR oder das RID ja keine generelle Reinigungsverpflichtung vorsehen. Dem Empfänger kann in der Praxis nicht bekannt sein, welches Gut in weiterer Folge mit dem betreffenden Fahrzeug (z.B. einem Tankfahrzeug) befördert wird und ob daher überhaupt eine Reinigung erforderlich ist oder nicht.

Bei diesem Punkt ist auch das Betriebsanlagenrecht zu beachten, ob nämlich der Empfänger überhaupt auf seinem Betriebsgelände eine Tankreinigung vornehmen darf. In der Praxis wird sich in den meisten Fällen herausstellen, daß dies nicht erlaubt ist. Besonders anschaulich werden diese Probleme bei privaten Empfängern.

Es ist auch nicht sinnvoll, den Empfänger dafür verantwortlich zu machen, daß am entladenen Fahrzeug keine Gefahrgutzeichen mehr sichtbar sind. Dies sollte als eine Verpflichtung des Beförderers angesehen werden.

#### **Zu § 10 Abs. 4 Z. 8**

Es sollte bei den Erläuterungen klargestellt werden, daß "sämtliche Nachweise" ident mit der Rn. 220000 bis 229999 sind, um zu verhindern, daß die Behörde Unterlagen verlangt, die ein Frächter nicht haben kann.

#### **Zu § 10 Abs. 6**

Wir sprechen uns entschieden gegen die Einführung der Möglichkeit aus, daß Behörden individuelle, über die in den gemäß § 2 in Betracht kommenden Bestimmungen hinausgehende Auflagen erteilen können. Im Interesse der einheitlichen Anwendung der einschlägigen Bestimmungen insbesondere in allen EWR-Mitgliedstaaten müssen derartige zusätzliche Auflagen strikt abgelehnt werden. Insbesondere sprechen wir uns mit aller Entschiedenheit gegen die im Absatz 6 dezidiert angeführte Möglichkeit der Vorschreibung von Begleitungen durch Organe des öffentlichen Si-

- 15 -

cherheitsdienstes aus, da erfahrungsgemäß durch dieses explizite Anführen bereits im Gesetz die vollziehenden Behörden veranlaßt werden, eine derartige Auflage generell vorzuschreiben.

Zur Erteilung der Beförderungsgenehmigung müßte eine Frist aufgenommen werden, die möglichst kurz sein sollte, um den Anforderungen in der Praxis zu entsprechen.

#### Zu § 11 und § 12

Die Abgrenzung zwischen diesen beiden Ausnahmen ist nicht klar erkennbar.

#### Zu § 13

Nach dem GGBG sollen Gefahrgutbeförderer mit Sitz in Österreich über einen Gefahrgutbeauftragten verfügen.

Wir verweisen darauf, daß auch die Gefahrgutbeförderung Gegenstand von Kabotagedienstleistungen sein könnte. Für den Fall, daß in anderen Mitgliedstaaten in Umsetzung der RL 96/35 von ausländischen, vorübergehend tätigen Unternehmen (Kabotage-Erbringern) die Bestellung eines lokalen Gefahrgutbeauftragten verlangt würde, wäre es überlegenswert, auch umgekehrt ausländischen Kabotage-Erbringern einen in Österreich greifbaren Beauftragten vorzuschreiben.

Grundsätzlich zu begrüßen ist, daß der Gefahrgutbeauftragte auch mit anderen Agenden beauftragt, der Unternehmer selbst oder auch ein außenstehender Dritter sein kann.

Probleme könnten in der Anfangsphase dadurch entstehen, daß die Regelungen über den Gefahrgutbeauftragten (samt Strafbestimmungen) mit dem GGBG ohne Übergangsfrist in Kraft treten sollen. Allerdings sind derzeit weder "behördlich anerkannte Schulungsveranstalter" noch "kommissionelle Prüfungen" eingerichtet. Für eine Übergangsfrist, die es den Unternehmungen ermöglicht, den Regelungen nachzukommen, wäre Sorge zu tragen.

Es ist zu begrüßen, daß in der GGDV eine eingeschränkte Schulung des Gefahrgutbeauftragten vorgesehen wird, wenn sich die Beförderung auf einen kleinen Bereich gefährlicher Güter beschränkt, z.B. EL und DK. In diesem Fall ist der Schulungsumfang so gut wie deckungsgleich mit der Schulung und Nachschulung zum Gefahrgutlenker, der noch dazu täglich mit der Beförderung gefährlicher Güter und deren Behandlung beschäftigt ist. Demnach müssen auch Gefahrgutlenker ohne zusätzliche gleichartige Schulung als Gefahrgutbeauftragte benannt werden dürfen.

#### **Zu § 13 Abs. 1**

Das GGBG kommt gemäß § 1 Abs. 1 auch für den Seeverkehr und für die Zivilluftfahrt zur Anwendung. Entgegen den seinerzeitigen Entwürfen scheinen diese beiden Verkehrsträger nicht mehr auf, obwohl speziell dem Seeverkehr eine besondere Bedeutung beizumessen ist.

Weiters stellt sich hier die Frage nach dem Erfordernis eines Gefahrgutbeauftragten für die Landwirtschaft, die ja entgegen dem bestehenden GGSt nicht mehr generell vom Gefahrguttransportrecht ausgenommen ist, oder für Privatpersonen.

#### Praktische Beispiele:

Ein Landwirt betreibt im Zuge seines landwirtschaftlichen Betriebes eine Kompostieranlage und befördert im Rahmen dieser Tätigkeit als selbstentzündlich einzustufende pflanzliche Preßrückstände. Auch dieser müßte eine entsprechende Schulung nachweisen.

Auch eine Privatperson, die derartige Tätigkeiten durchführt, wäre vom Erfordernis des Sicherheitsberaters betroffen.

Auch die Einschränkung auf Unternehmen mit Sitz in Österreich ist abzulehnen. So würde demnach ein ausländisches Bauunternehmen, das in Österreich Aufträge ausführt und dabei auch Gasflaschen entlädt, keinen Gefahrgutbeauftragten brauchen, während



- 17 -

der inländische Konkurrent sehr wohl einen Sicherheitsberater ausbilden und benennen müßte. Eine derartige Auslegung muß aus Sicht der österreichischen Wirtschaft wegen ihrer wettbewerbsverzerrenden Wirkung abgelehnt werden.

Weiters ist aus Sicht der Wirtschaft die Beibehaltung des letzten Absatzes des § 13 Abs. 1 in der vorliegenden Textierung sehr wesentlich, daß nämlich nur auf Verlangen der Behörde der Name des Gefahrgutbeauftragten mitzuteilen ist. Eine generelle Pflicht zur Nominierung wäre abzulehnen.

#### **Zu § 13 Abs. 2**

Die Formulierung "unter der Verantwortung des Unternehmensleiters" ist unklar. Sie entspricht zwar dem Wortlaut der Richtlinie 96/35/EG vom 3.6.1996, ist jedoch im Zusammenhalt mit dem österreichischen Rechtsbestand - insbesondere der allgemeinen Bestimmungen des § 9 VSTG und der Aufgabe des "Betriebsleiters" im Sinne des EisbG - klärungsbedürftig. Zudem werden hier Fragen einer allenfalls zusätzlichen Verantwortung des Unternehmensleiters aufgeworfen. Sollte daher vom Wortlaut der Richtlinie im Gesetzestext selbst nicht abgewichen werden, so müßte in den Erläuterungen eine diesbezügliche entsprechende Klarstellung aufgenommen werden.

#### **Zu § 13 Abs. 4**

Im Zusammenhang mit dem Schulungsnachweis, EU-Richtlinie 96/75/EG, ergibt sich für die Schifffahrt die Frage, wie dieser in Österreich zu erlangen ist. Welches Institut ist ein behördlich anerkannter Schulungsveranstalter für die Zwecke der Schifffahrt? Des weiteren wäre zu klären, bei welcher Behörde eine kommissionelle Prüfung in Österreich abzulegen ist und welche europäischen Institute anerkannt werden.

Im letzten Satz sollte das verwendete "und" durch ein "oder" ersetzt werden. Ein "und" wäre eine über die Richtlinie 96/95/EG hinausgehende Umsetzung. In dieser Richtlinie heißt es "... er-

gänzende Schulung teilgenommen, oder einen Test bestanden hat." Im übrigen wäre die Beibehaltung eine Inländerdiskriminierung unter Bedachtnahme auf den nachfolgenden Absatz 5.

#### **Zu § 13 Abs. 7**

Wir fordern ausdrücklich die vollständige Übernahme aller Befreiungen nach Artikel 3 der RL 96/35/EG, also insbesondere auch der Ausnahme nach lit. C) *leg cit.*

Besonders mißverständlich in diesem Zusammenhang ist der in Z. 2 verwendete Begriff "begrenzte Mengen", da dieser nach ADR/RID 1997 im Zusammenhang mit den Ausnahmen der Randnummern 01a verwendet wird. Aus der Formulierung könnte geschlossen werden, daß nur Beförderungen nach den 01a-Randnummern vom Erfordernis des Sicherheitsbeauftragten ausgenommen sind, nicht jedoch Beförderungen nach der Rn. 10 011. Wir wünschen hier jedenfalls die Klarstellung, daß beide Ausnahmen/Erleichterungen erfaßt sind.

Für Praktiker sollte zumindest die Möglichkeit einer stark verkürzten Schulung geschaffen werden. So sollte die Ablegung der Prüfung auch ohne entsprechenden Kurs möglich sein. Weiters muß eine Möglichkeit der Anrechnung von Kursen/Ausbildungen in anderem Rahmen geschaffen werden, z.B. Gefahrgut-Lenker Ausbildung, Abfallbeauftragter, spezielle Sonderseminare udgl.

#### **Zu § 14**

Die Bestimmungen für Sofortmaßnahmen sind nicht akzeptabel. Als Handlungsvoraussetzung muß unbedingt anstatt von "bestimmten Verbesserungen" wenigstens von "gravierenden Verbesserungen" die Rede sein.

#### **Zu § 15**

Die Gesetzesbestimmung des § 39 GGSt fand bisher so gut wie keine Anwendung. Bei einer Beibehaltung des Textes des § 39 Abs. 1

- 19 -

sollte eine Korrektur erfolgen, da eine Kennzeichnung der Gefahr bei Versandstücken nicht erforderlich ist; ausgenommen es wäre damit die Kennzeichnung mit Gefahrzetteln gemeint.

Im § 26a der Kraftfahrzeuggesetz-Durchführungsverordnung ist die gleiche Bestimmung vorhanden.

#### **Zu § 16**

Auch diese zusätzlichen besonderen Pflichten des Absenders bei Straßentransporten haben sich bisher bereits als wenig sinnvoll und als vom Absender tatsächlich nicht maßgeblich beeinflussbar herausgestellt.

Ein Händler, der einen Güterbeförderer beauftragt, Ware direkt vom Lieferanten zum Kunden zu transportieren, der also selbst nie - weder mit der Ware noch mit dem Fahrzeug - direkt in Kontakt kommt, kann wohl nicht die erforderlichen Gefahrzettel zur Anbringung übergeben.

#### **Zu § 17 Abs. 1**

Hier sollte eindeutig definiert werden, von wem der Lenker über seine Pflichten und die Besonderheiten bei der Beförderung zu unterweisen ist.

Die Tanks, welche laut § 17 Absatz 1 GGTFV mit Hilfe von Übergangsbestimmungen bis 11. Februar 2001 verwendet werden dürfen, blieben im vorliegenden Entwurf unberücksichtigt. Da diese Tanks zwar der alten Tankfahrzeugverordnung entsprachen, aber nicht ADR-konform sind und die ADR-Übergangsbestimmungen größtenteils auch abgelaufen sind, würde das im Klartext heißen, daß diese Tanks aus dem Verkehr gezogen werden müßten.

Die Aufsetztanks unter 1000 l wurden in diesem Gesetzesentwurf nicht berücksichtigt. Da die Problematik hinreichend bekannt ist, fordern wir eine Regelung sowohl für die in Betrieb befind-

lichen als auch für neue Aufsetztanks, die immer wieder von den Konsumenten nachgefragt werden.

In diesem Zusammenhang wäre dafür Sorge zu tragen, daß der vom Verkehrsministerium am 29.6.1995 herausgegebene Erlaß (Zl. 159.103/8-I/5-1995, Beförderung von Stoffen der Klasse 3 Z. 31c, UN 1202 in "Mobilen Tanks" mit Fassungsraum bis 1000 Liter) vollinhaltlich aufrecht bleibt (d.h., daß z.B. derartige mobile Tanks als "Tanks" und nicht als Verpackung oder z.B. IBC gelten).

#### **Zu § 17 Abs. 2**

Hier wäre eine Bestimmung einzufügen (falls dies nicht in einer anderen Gesetzesmaterie bereits festgelegt ist), daß bei Nicht-Rückgabe der Begleitpapiere dem Lenker eine schriftliche Bestätigung seitens der Behörde zu übergeben ist.

#### **Zu § 17 Abs. 3**

Die Festlegung des Alkoholgehaltes von mehr als 0,1 g/l des Blutes bzw. der Atemluft von mehr als 0,05 mg/l ist höchst bedenklich, zumal Meldungen in den letzten Wochen die mangelnde Zuverlässigkeit der bei der heimischen Exekutive im Einsatz stehenden Alkomaten neuerlich gezeigt haben. Soweit wir informiert sind, können geringe Mengen Alkoholgehalt im Blut auch ohne jeglichen Alkoholgenuß entstehen, z.B. durch das Essen von Obst. Hier muß vor der Festsetzung einer entsprechenden Bestimmung jedenfalls sichergestellt sein, daß derartige Fehlmessungen ausgeschlossen sind.

#### **Zu § 18 Abs. 2**

Die Kontrollen sind anhand der Prüfliste der Richtlinie 95/50 EG durchzuführen. Nach den Kontrollen ist eine Ausfertigung der Prüfliste dem Lenker auszuhändigen, damit im EWR-Bereich gleiche wiederkehrende Kontrollen unterbleiben können. Bei Schwerpunktkontrollen darf allerdings neuerlich kontrolliert werden.

- 21 -

**Zu § 18 Abs. 5**

Unklar ist, wie lange der Lenker die von der Behörde ausgefertigte Prüfliste mitzuführen hat. Es wird vorgeschlagen, hiefür nur einen Tag festzulegen.

**Zu § 18 Abs. 6**

Die Gründe für die "Annahme" sollten auf der Prüfliste vermerkt werden, um eine extensive Auslegung dieser Bestimmung zu verhindern.

**Zu § 18 Abs. 7**

Im Absatz 7 wird weiters verlangt, daß der Lenker von seinem Weg zum Fahrtziel das Fahrzeug an einen nicht mehr als 10 km entfernten geeigneten Platz zur Überprüfung zu stellen hat. Diese Kontrollart ist aus der EU-Richtlinie ebenfalls nicht zu entnehmen, sondern stammt aus § 101 des KFG.

Diese Kontrollvarianten erscheinen überzogen und würden außerdem den Zeitplan für die Einhaltung der arbeitszeitrechtlichen Bestimmungen in Frage stellen.

**Zu § 18 Abs. 8**

Im Entwurf des GGBG ist für eine Kontrolle eine Zeit bis 90 Minuten vorgesehen. Bei einer Fahrt von Kärnten bis Wien (4 Bundesländer) könnte die erlaubte Kontrollzeit sechs Stunden betragen und ist somit um eine Stunde länger als die gesamte Fahrzeit.

Im seinerzeitigen Entwurf der EU-Richtlinie war eine Zeit von ca. 30 Minuten vorgesehen. Bei Testkontrollen von Tankfahrzeugen unter Einbeziehung der kraftfahrrechtlichen Bestimmungen betrug die längste Kontrollzeit 27 Minuten. Im Art. 4 der EG-Richtlinie 95/50 ist angeführt, daß die Kontrollen eine angemessene Zeitdauer nicht überschreiten dürfen. Eine Zeit bis 90 Minuten steht daher im krassen Widerspruch zur EG-Richtlinie. Im Vorblatt zum Entwurf ist außerdem angeführt, daß ein bestehendes hohes Schu-

lungs- und Arbeitsniveau bei den Gefahrgut-Kontrollorganen besteht. Dies wäre dann wohl anzuzweifeln, wenn von diesen Organen eine Zeit bis 90 Minuten benötigt wird.

#### **Zu § 19**

Wenn bei einer Beförderung ein Unternehmen beanstandet wird, so kann dann von den zuständigen Organen auch eine Kontrolle im Unternehmen vorgenommen werden. Es erhebt sich die Frage, was dort kontrolliert werden soll, wenn in dem Betrieb kein weiteres Gefahrgutfahrzeug bzw. kein Gefahrgut vorhanden ist.

#### **Zu § 20**

Diese Bestimmung dürfte wohl im Zusammenhang mit § 18 anzusehen sein, da sonst die Auflagen des § 18 nicht berücksichtigt werden müßten.

#### **Zu § 20 Abs. 1**

Hier stellt sich insbesondere die Frage nach dem Sinn der Parallelregelung zu § 18 (Kontrollen auf der Straße).

Auch für eine jederzeitige Überprüfung sollte der in § 18 Abs. 8 vorgegebene Maximalrahmen angewandt werden.

#### **Zu § 20 Abs. 2**

Die Zurverfügungstellung von Mengen oder Teilen dürfte ausdrücklich nur gegen Bestätigung seitens der Behörden durchzuführen sein. Es ist auf jeden Fall seitens der Behörden unzulässig, vom Lenker zu verlangen, Packstücke zu öffnen. Die einschlägigen Bestimmungen des ADR sind hier zu berücksichtigen.

#### **Zu § 21 Abs. 1**

Bei dem im letzten Satz verwendeten Begriff "Formmängel" wäre es wohl besser, ähnlich dem Mängelkatalog nach dem Kraftfahrrecht einen konkreten Katalog "leichter Mängel" zu verfassen. Der Begriff "Formmängel" erscheint vor allem deshalb bedenklich, weil er im Bereich des Kraftfahrrechtes nicht üblich ist.

Wir fordern jedenfalls die Bereinigung des derzeitigen unakzeptablen Zustandes, daß Beförderungen selbst wegen geringfügiger Mängel, die letztlich auf die Sicherheit keinerlei Auswirkung haben, unterbrochen oder auch vorläufig untersagt werden. Beispielsweise sei hier auf den rein formalen Mangel der Nichtanbringung des Datums der nächsten Überprüfung des Feuerlöschgerätes (Rn. 10 240 Abs. 3) oder eine fehlende verantwortliche Erklärung gemäß Rn. 2002 Abs. 9 im Beförderungspapier hingewiesen.

In anderen Rechtsvorschriften, wie z.B. der Gewerbeordnung, ist üblicherweise vorgesehen, daß Anordnungen durch faktische Amtshandlungen auch dann erlöschen, wenn nicht innerhalb einer bestimmten Frist die vorläufige Maßnahme per Bescheid bestätigt wird. Wir schlagen vor, daß derartige Regelungen auch in das neue GGBG aufgenommen werden. Die Anordnung von Beförderungunterbrechungen muß dem Lenker schriftlich bestätigt werden.

Unseres Erachtens müßte generell bei diesen unmittelbar auf eine einzelne Beförderung wirksam werdenden Anordnungen der Behörden eine wesentlich kürzere Entscheidungsfrist als der allgemein im AVG festgelegte Zeitraum von 6 Monaten bestimmt werden.

Bei den seinerzeitigen Besprechungen wurde mehrmals erwähnt, daß die vorläufige Untersagung und die Untersagung der Beförderung aus Gründen der Vereinfachung zusammengelegt und nur von einer Behörde und nicht von zwei bearbeitet werden sollen.

#### **Zu § 21 Abs. 2**

Es ist sicherzustellen, daß die Behörde in einem solchen Fall die Verantwortung für das Fahrzeug übernimmt. Es kann nicht Sache des Unternehmers oder des Lenkers sein, für ein sachgerechtes Abstellen des Fahrzeuges (insbesondere im Hinblick auf Grundwasser- und Fließwasserschutz) Sorge zu tragen.

#### **Zu § 21 Abs. 3**

Anordnungen sind dem Lenker schriftlich zu bestätigen.

**Zu § 21 Abs. 4**

Die Abnahme der Beförderungsgenehmigung muß schriftlich bestätigt werden.

**Zu § 21 Abs. 5**

Grundsätzlich wird abgelehnt, daß kein Rechtsmittel gegen eine solche vorläufige Untersagung zusteht. Dieser Regelung kann nur zugestimmt werden, wenn sichergestellt ist, daß dem Lenker jede erdenkliche Hilfestellung gegeben wurde, sich mit seinem Unternehmer bzw. Auftraggeber zu beraten bzw. in Verbindung zu setzen.

**Zu § 24**

Hiezu sei vermerkt, daß es keine Konsequenzen gibt, wenn einem nicht ordnungsgemäßen Fahrzeug die Einfahrt in den EWR nicht verweigert wurde, während in Rn 10400 des ADR Abs. 3 der Empfänger vor die Frage einer sicheren Entladung gestellt wird, wenn ein nicht ordnungsgemäßes Fahrzeug erscheint.

**Zu § 25 Abs. 2**

Es muß sichergestellt sein, daß die österreichische Behörde der Aufforderung einer Behörde eines EWR-Mitgliedstaates nicht über die Maßgabe dieses Bundesgesetzes hinaus nachkommt, sondern daß sich der Strafraumen nur an diesem Bundesgesetz zu orientieren hat.

**Zu § 28 Abs. 1 und 2**

Die Lenker von Beförderungseinheiten müssen besonders ausgebildet sein. Es ist nicht zu entnehmen, daß bei Fahrzeugen bis 3.500 kg Gesamtmasse (höchstes zulässiges Gesamtgewicht) gemäß Rn. 10.315 Abs. 2 ADR unter bestimmten Voraussetzungen keine Lenker Ausbildung erforderlich ist.

Auf das Mitführen der Bescheinigung ist der § 102 Abs. 5 KFG 1967 sinngemäß anzuwenden. Eine analoge Bestimmung ist auch un-



- 25 -

ter Rn. 10.381 ADR in Verbindung mit § 17 Abs. 2, § 9 Abs. 2 Z. 7 zu entnehmen.

**Zu § 28 Abs. 7**

Die Führerscheinausbildung im Bundesheer ist getrennt vom zivilen Führerscheinrecht (KFG) zu sehen und ist auch gemäß § 77 extra geregelt (eigener Heeresführerschein), auch gibt es gemäß § 97 Baumerkmalausnahmen für Fahrzeuge aus dem KFG.

Um so überraschender ist es, daß das Bundesheer im Sinne des neuen GGBG zwar keine Ermächtigung für die Gefahrgut-Lenker Ausbildung benötigt, aber einen Ausweis ausstellen darf, der voll dem zivilen und internationalen Recht entspricht. Gegen die Verwendung des Ausweisformulars (B.6/ADR) ist sicher nichts einzuwenden, wenn dieser Qualifikationsnachweis auf das Bundesheer beschränkt bliebe.

Es ist aber unverständlich, daß eine Stelle eine voll anerkannte Urkunde ausstellen darf, die weder eigens genehmigt ist, noch der Kontrolle des Landeshauptmannes als Behörde erster Instanz unterliegen soll. Auch ist damit ein wesentlicher wirtschaftlicher Nachteil für alle Ausbilder auf dem freien Markt zu befürchten, da jederzeit Zeugnisse beim Bundesheer erwerbbar wären, die eine Ausbildung im zivilen Bereich voll ersetzen würden.

Eine derartig problematische Praxis wurde schon vor Jahren im Führerscheinbereich nach massiven Einsprüchen aus der Wirtschaft durch mühsam formulierte Heereserlasse eingedämmt und sollte nicht wieder durch neue Gesetze ermöglicht werden. Einige Fahrschulen haben bereits massive Proteste für diesen Fall angekündigt, weshalb ersucht wird, eine für die Wirtschaft akzeptable Regelung zu finden.

Aber auch die Sonderregelung für die Bundespolizei erscheint problematisch:

Beamte aus diesen Bereichen sind in der Praxis nebenberuflich auch in der gewerblichen Wirtschaft als Kraftfahrer (Gefahrgutlenker) tätig.

Die Ausbildung innerhalb der Behörde stellt daher eine unlautere Konkurrenzierung der heimischen Ausbildungsunternehmen dar. Wenn schon entsprechende Ausbildungen zur Deckung des Eigenbedarfes bei der Behörde notwendig sind, soll die Gültigkeit der Ausbildungen auch ausschließlich auf Beförderungen im Rahmen der Behörde beschränkt bleiben.

#### **Zu § 29 Abs. 1**

Hier wird angemerkt, daß eine Divergenz zum geltenden Beförderungsrecht besteht. Bei der Wagenladungssendung ist der Absender in der Regel verpflichtet, sowohl die erforderliche Kennzeichnung als auch die Gefahrzettel selbst anzubringen. Im Stückgutverkehr hingegen erscheint es unbillig, den Absender zu verpflichten, die Gefahrzettel für die Kennzeichnung der Fahrzeugeinheit beizugeben. Diese Problematik besteht allerdings auch im Rahmen des § 16 für den Stückgutverkehr auf der Straße; eine diesbezügliche gesonderte Regelung für Stückguttransporte erscheint daher zweckmäßig.

#### **Zu § 30**

Derzeit ist die orangefarbene Kennzeichnung als Streifen am Wangenzettel für die Stückgutbeförderung enthalten. Dieser Umstand könnte in den erläuternden Materialien klarstellend erwähnt werden.

#### **Zu § 32**

Es wird beantragt, die Technischen Büros - Ingenieurbüros einschlägiger Fachrichtung mit aufzuzählen.

#### **Zu § 33 Abs. 1**

Die Festlegung einer Mindeststrafe von öS 10.000,-- ist insbesondere für alle Verpflichtungen nach § 9 Abs. 2 für den

- 27 -

Beförderer, nach § 9 Abs. 3 für den Absender und nach § 9 Abs. 4 für den Auftraggeber eine absolut unbillige Härte.

Die generelle Festlegung der Mindeststrafe für alle dort angeführten Delikte ist keinesfalls gerecht. So beispielsweise für eine mangelnde Kennzeichnung eines Versandstückes, weil ein Gefahrzettel zerkratzt ist oder eine Etiketle mit dem Gefahrzettel sich von der Verpackung gelöst hat, oder etwa für die fehlende Angabe der Gesamtmenge im Beförderungspapier. Wir schlagen deshalb vor, diese Mindeststrafe auf wirklich gravierende Verstöße zu beschränken.

#### **Zu § 35 Abs. 1**

Die Übergangsbestimmungen erscheinen unvollständig, weil z.B. nicht eindeutig ist, ob Tanks mit einer Wandstärke von 4 mm (Tankwagenanhänger!), die vor dem 12.2.1989 zugelassen wurden und gemäß GGTFV bis 12.2.2001 verwendet werden hätten können, nicht bei Inkrafttreten des GGBG sofort aus dem Verkehr genommen werden müssen. Diesbezüglich gibt es nämlich auch keine Übergangsfrist im ADR.

Für die umstrittene "Bauchbinde", den Überrollbügel und die für seit 1995 zugelassene Tankfahrzeuge zum Transport von EL/DK verlangte Elektroausrüstung, bestehen völlig unterschiedliche Übergangsfristen in den noch gültigen österreichischen Vorschriften und dem internationalen (ADR-)Beförderungsrecht.

Die Wirtschaftskammer Österreich spricht sich im Sinne der Rechtsklarheit und Rechtssicherheit nachdrücklich dafür aus, daß die in Abs. 1 vorgesehene Übergangszeit bis 31.12.2011 für alle Tankfahrzeuge und Tanks gelten soll, die am 31.12.1996 gesetzeskonform in Österreich verwendet werden dürfen.

#### **Zu § 35 Abs. 2**

Die insbesondere nach der derzeitigen GGTFV geltenden Übergangsbestimmungen müssen unbedingt vollständig in das neue GGBG über-

nommen werden. Ansonsten würden zahlreiche Tankfahrzeuge mit Inkrafttreten des neuen GGBG "über Nacht" in die Illegalität gedrängt. Konkret sollten diese Übergangsvorschriften in Abs. 2 explizit angeführt werden.

#### **Zu Artikel II Z. 2**

Hier ist das Erfordernis, die Bezeichnung der gefährlichen Güter, die mit dem Fahrzeug oder im Tank befördert werden, in den Bescheinigungen einzutragen, angesichts des internationalen Trends abzulehnen, daß Bescheinigungen über die besondere Zulassung ausschließlich unter Anführung von Klasse und Ziffer, nicht jedoch des tatsächlichen Stoffnamens, ausgestellt werden. Auch ist nach Anhang B.3 des ADR keine generelle Nennung der Stoffbezeichnungen erforderlich.

Das Anführen tatsächlicher Stoff- oder gar Produktnamen bedeutet für die Wirtschaft eine nicht vertretbare zusätzliche Belastung, zumal sich durch die technische Entwicklung immer wieder das Erfordernis ergibt, die Stofflisten zu ändern. Auch wäre die diesbezügliche administrative Belastung der Behörden gravierend.

Darüber hinaus ist das vollständige Anführen der Stoffnamen in der Praxis nicht möglich, wie die Erfahrungen sowohl betroffener Unternehmen als auch der vollziehenden Behörden bestätigen. Wir schlagen daher vor, den Halbsatz "insbesondere die Bezeichnung der gefährlichen Güter" ersatzlos entfallen zu lassen.

#### **Zu Artikel II Z. 5**

In diesem Zusammenhang könnte auch eine Klarstellung erfolgen, ob nach einer § 55 KFG-Überprüfung die Behörde oder der Zulassungsbesitzer verantwortlich ist, daß ein Überprüfungsvermerk im Zulassungsschein angebracht wird. Vom Referenten des Bundesministeriums für Inneres wurden die Sicherheitsorgane angewiesen, bei Nichtvorhandensein des Überprüfungsvermerkes im Zulassungsschein - trotz Vorweisung des Überprüfungsgutachtens - die Anzeige zu erstatten.

- 29 -

Nach "... Untersuchungen stattgefunden haben" sollte - in Anlehnung an die Z. 4 - "oder der Zulassungsschein ausgestellt wurde" eingefügt werden, um für die wiederkehrende Prüfung den Inhabern von Sachbereichskennzeichen, wie den ÖBB, die einfachere zentrale Handhabung der Verlängerung der besonderen Zulassung weiterhin zu ermöglichen.

### **Zu Artikel III**

Die Bestimmung des § 35 Abs. 3 GGSt findet sich nicht mehr im Entwurf des GGBG. Aus den Bestimmungen des Artikels III des vorliegenden Entwurfes muß aber geschlossen werden, daß Fahrverbote für Beförderungseinheiten mit gefährlichen Gütern nach wie vor vorgesehen sind. Es stellt sich somit die Frage, auf welcher Rechtsgrundlage diese erlassen werden sollen.

Sollte etwa geplant sein, § 43 StVO als Rechtsgrundlage für solche Maßnahmen zu wählen - nach § 43 Abs. 1 lit. b) sind Verkehrsbeschränkungen möglich, "wenn und insoweit es die Sicherheit, Leichtigkeit und Flüssigkeit des sich bewegenden oder die Ordnung des ruhenden Verkehrs, die Lage, Widmung, Pflege, Reinigung oder Beschaffenheit der Straße, die Lage, Widmung oder Beschaffenheit eines an der Straße gelegenen Gebäudes oder Gebietes oder wenn und insoweit es die **Sicherheit eines Gebäudes oder Gebietes und/oder der Personen, die sich dort aufhalten, erfordert**" - so sollte hier **unbedingt die bisherige Bestimmung** aus § 35 Abs. 3 GGSt **übernommen** werden, wonach **"bei Erlassung der Verordnung darauf Bedacht zu nehmen sei, daß die Möglichkeit der durchgehenden Beförderung auch im übrigen Bundesgebiet gewährleistet ist"**.

Sonst besteht nicht nur die Gefahr, daß die Beförderung von Gefahrgütern, deren Zulässigkeit im ADR gegeben ist, im Inland nicht mehr möglich ist (etwa auf der Ost-West-Strecke zwischen einem östlichen und einem westlichen Bundesland), sondern auch, daß, wenn ein ausländischer Staat ähnliche Verkehrsbeschränkun-

gen erläßt (wie z.B. über das Kleine Deutsche Eck), eine solche Beförderung generell unterbunden wird.

Es geht hier dann auch nicht an, etwa jene Bestimmung des § 45 Abs. 2a StVO anzuwenden, wonach "eine Ausnahmegewilligung nur zu erteilen sei, wenn daran ein erhebliches öffentliches Interesse besteht". Erstens ist ein solches erhebliches öffentliches Interesse nur in den seltensten Fällen nachzuweisen, und zweitens wäre jeder Transport mit einem unzumutbaren administrativen Aufwand belastet; die Unmöglichkeit, zur Beförderung zugelassene Güter durchgehend im Bundesgebiet zu transportieren, würde zu unannehmbaren Beeinträchtigungen der österreichischen Wirtschaft führen.

#### **Zur Gefahrgutbeförderungsgesetz-Durchführungsverordnung**

##### **Zu § 1**

Unverständlich ist, daß nach den Erläuterungen nunmehr die praktische Löschübung tatsächlich um ihren zwingenden Rang in den Vorschriften gebracht wird. Trotz teilweiser großer Widerstände und nach manchmal langem Bemühen ist es gelungen, in allen Bundesländern einen behördlich genehmigten Löschplatz zu finden, wobei es kaum Anraineranstände oder Proteste bei Löschübungen gegeben hat und durch entsprechende Ausrüstungsgegenstände für die reibungslose Abwicklung derartiger Löschübungen gesorgt wurde.

Durch eine derartige gesetzliche Vereinfachung (Wegfall der Löschübung) wird ein wesentliches Element der Ausbildungsinhalte genommen. Niemand kann einen kostenintensiven Ausbildungsteil nur aus eigenem Interesse aufrecht erhalten, wenn der Mitbewerber durch gesetzliche Grundlagen darauf verzichten kann. Diese Maßnahme würde sicher auch weitreichend die Qualität der Ausbildung verschlechtern, da eine reine Lehrsaalschulung auch für Anbieter einen Zugang für dieses Ausbildungsangebot schafft, die

weder die praktische Qualifikation besitzen noch sich um die Möglichkeiten der Durchführung zu bemühen brauchen.

### Zu § 3

Der hier für die Lehrkräfte geforderte Nachweis der Eigenberechtigung oder das Fehlen von Ausschließungsgründen im Sinne von § 13 der Gewerbeordnung erscheint überzogen. Auch eine in Ziffer 5 angeführte entsprechende Befähigung für die Erwachsenenbildung ist uns nicht bekannt und sollte daher entfallen.

### Zu § 5

Bei der Lenkerausbildung wird unter den zu verwendenden Lehrmitteln auch der Feuerlöscher im Pkt. 6 angeführt - allerdings darf letzterer im Freien nicht mehr vorgeführt werden. Gerade die Handhabung dieser Geräte sollte ernsthaft in der Praxis geübt werden.

### Zu § 11


In dieser Bestimmung wesentliche Voraussetzungen für Schulungsveranstalter auch auf das Lehrpersonal auszudehnen, wie z.B. die Voraussetzung der Eigenberechtigung oder das Fehlen von Ausschließungsgründen im Sinne von § 13 der Gewerbeordnung 1994, erscheint verfehlt.

Die in Z. 5 verlangte Befähigung für die Erwachsenenbildung sollte vollständig entfallen; eine entsprechende normierte Ausbildung ist uns nicht bekannt.

Abschließend ist noch darauf hinzuweisen, daß in Frage gestellt werden muß, ob die Zusammenführung aller Vorschriften für die Beförderung von gefährlichen Gütern mit diesem nur mehr subsidiär geltenden Durchführungsgesetz gelungen ist. Die als Verfassungsbestimmung festgehaltene Regelung in § 2 GGBG mag zwar die Rechtssicherheit bezüglich der Anwendung des IMDG-Code bzw. der

IACO-TI erhöhen. Ob dadurch jedoch die praktische Frage der Verantwortlichkeit im Falle eines multimodalen Gefahrguttransportes künftighin leichter beantwortbar wird, ist zu bezweifeln.

Wunschgemäß werden 25 Exemplare dieser Stellungnahme dem Präsidium des Nationalrates zugeleitet.



Leopold Maderthaner  
Präsident

Mit freundlichen Grüßen



Dr. Günter Stummvoll  
Generalsekretär