

3186/AB XXI.GP

Eingelangt am: 12.02.2002

BM für Verkehr, Innovation und Technologie

Die schriftliche parlamentarische Anfrage Nr. 3193/J-NR/2001 betreffend die "Verordnung über Beschränkungen für Beförderungseinheiten mit gefährlichen Gütern beim Befahren von Autobahntunneln" (BGBIII Nr. 395/2001), die die Abgeordneten Steibl und KollegInnen am 12. Dezember 2001 an mich gerichtet haben, beehre ich mich wie folgt zu beantworten:

Vorbemerkungen zum Motiventeil:

Die genannte Verordnung stellt das Ergebnis zweier Begutachtungsverfahren dar, bei denen für die Vorbereitung, Durchführung, Auswertung und Abhaltung zahlreicher Besprechungen zur Konsensfindung insgesamt fast zwei Jahre erforderlich waren. Da Verkehrssicherheitsexperten von Bund und Ländern in diese Verfahren ständig eingebunden waren und ihnen ausreichend Gelegenheit zur Einbringung ihrer Erfahrungen geboten wurde, kann ich die in der Anfrage dargelegte Feststellung "sämtliche Verkehrssicherheitsexperten fänden die neue Verordnung bedenklich" nicht nachvollziehen.

Nach allgemeiner Auffassung wies die bisherige Verordnung zahlreiche Mängel auf, wodurch einerseits ihr Vollzug auf zum Teil unüberwindliche Schwierigkeiten stieß, andererseits Anhaltspunkte für die Einleitung eines EU-Vertragsverletzungsverfahrens durch die Europäische Kommission gegeben waren. Die Zielsetzung der neuen Verordnung lag somit klar in der Sanierung dieser Umstände und nicht in einer "Lockierung" erreichter Sicherheitsstandards.

Entschieden zurückweisen muss ich die Behauptung einiger Anbieter von Begleitdiensten, die geplanten neuen Regelungen seien ihnen nicht zugänglich gewesen. Tatsächlich enthielt bereits der im Juli 2000 zur Begutachtung versandte erste Entwurf der neuen Verordnung hinsichtlich der Kategorisierung der Tunnel mit Begleitpflicht dieselben Regelungen wie die definitive Fassung. Im Rahmen der Begutachtung war ein so breiter Adressatenkreis erfasst, dass eine breite Streuung der Information erwartet werden konnte. Um noch mehr Transparenz zu erzielen, war der Entwurf überdies auf der Homepage meines Ressorts verfügbar gemacht worden. Der Vorwurf mangelnder Vorinformation kann somit als nicht berechtigt angesehen werden.

Frage 1:

Wie können Sie diese neue Verordnung angesichts der angeführten Sicherheitsrisikos

rechtfertigen, zumal der Wortlaut der Verordnung massive Verschlechterungen und nur einzelne Verbesserungen enthält?

Antwort:

Gegenüber der mit gravierenden Mängeln behafteten bisherigen Verordnung stellt die auf eingehende Begutachtungen beruhende inhaltlich klare, tatsächlich vollziehbare und EU-konforme neue Verordnung eine massive Verbesserung dar. Die behaupteten Verschlechterungen sind objektiv nicht nachvollziehbar.

Frage 2:

Sind Sie bereit, die Bedenken der Verkehrssicherheitsexperten ernst zu nehmen und einzelne Bestimmungen nochmals zu überdenken?

Antwort:

Wie bereits bei anderer Gelegenheit dargelegt, werden auf Grund der erst vor kurzem veröffentlichten OECD-Studie über die Beförderung gefährlicher Güter durch Straßentunnel detaillierte Risikoanalysen für einzelne Tunnel nach dem OECD-Modell durchgeführt werden. Ergeben sich daraus Erfordernisse für konkrete Neuregelungen, wird dieser Rechnung getragen werden. Weiters ist sehr wahrscheinlich, dass im selben Bereich auch auf internationaler Ebene (UN/ECE und EU) logistische Initiativen gesetzt werden.

Frage 3:

Wie können Sie es sich erklären, dass betroffene Unternehmer keinerlei Informationen im Vorfeld erhielten?

Antwort:

Wie in den Vorbemerkungen bereits dargestellt, wurde der Verordnungsentwurf über die Adressaten der Begutachtungsverfahren hinaus, für alle Interessierten auf der Homepage meines Ressorts veröffentlicht.

Frage 4:

Werden Sie sich für spezielle Interimsverordnungen im Bereich besonders gefährlicher Tunnelabschnitte (z.B. Baustellen) einsetzen, sofern die Verordnung ungeändert aufrecht bleibt?

Antwort:

Für die Baustellen Herzogbergtunnel und Gräberntunnel könnte eine befristete Sonderregelung in Betracht kommen. Mit den Ämtern der Steiermärkischen und Kärntner Landesregierung wird diesbezüglich Kontakt aufgenommen. Ein solches Vorgehen kann jedoch nur dann in Betracht gezogen werden, wenn von Experten vor Ort durchgeführte Erhebungen der aktuellen Gefährdungslage ausreichende sachliche Grundlagen erbringen, die auch für die Argumentation gegenüber der Europäischen Kommission verwendbar sind. Es muss bei dieser Gelegenheit davor gewarnt werden, die Folgen einer Verurteilung Österreichs durch den EuGH gering zu schätzen. Regelungen, bei denen Vertragsverletzung festgestellt wird, dürfen ab dann nicht mehr vollzogen werden. Dies könnte in der Tat eine massive Verschlechterung erreichter Sicherheitsstandards zur Folge haben.