



Bundesministerium  
für Verkehr,  
Innovation und Technologie

GZ. 13000/4-CS3/03

Der Bundesminister

An den  
Präsidenten des Nationalrates  
Dr. Andreas Khol

XXII. GP.-NR

144 /AB

Parlament  
1017 Wien

2003 -14- 24

zu 120 /J

Wien, 23. April 2003

Die schriftliche parlamentarische Anfrage Nr. 120/J-NR/2003 betreffend Transport und Kontrolle von Pyrotechnikmaterialien (z.B. Feuerwerkskörper), die die Abgeordneten Mag. Maier und GenossInnen am 24. Februar 2003 an meinen Amtsvorgänger gerichtet haben, beehre ich mich wie folgt zu beantworten:

Vorweg ist festzuhalten, dass das bmvit für die Beförderung gefährlicher Güter mit allen Verkehrsträgern, somit auch für den Straßenverkehr, federführend zuständig ist.

**Frage 1:**

Wie erklären Sie den im Anfragetext beschriebenen Vorfall? War Ihr Ressort von diesem Bahntransport informiert? Wenn nein - Warum nicht?

**Antwort:**

Der betreffende Vorfall, soweit er die unzulässige Lagerung betrifft, fällt nicht in den Anwendungsbereich des Gefahrgut-Beförderungsrechts. Vom Abtransport der in Rede stehenden Feuerwerkskörper war mein Ressort informiert. Der regional zuständige "Transportberater-Gefahrgut" der ÖBB war beim Abtransport anwesend. Die Gefahrgut-Beförderungsvorschriften wurden eingehalten.

**Frage 2:**

Welche Maßnahmen wurden dabei bzw. danach durch Ihr Ressort ergriffen?

**Antwort:**

Die bei der Beförderung gefährlicher Güter zu ergreifenden Maßnahmen sind in der "Ordnung für die internationale Eisenbahnbeförderung gefährlicher Güter (RID)" geregelt. Eine generelle Involvement des bmvit in alle Beförderungsfälle ist nicht vorgesehen, jedoch wurden für spezielle Fälle behördliche Bewilligungspflichten festgelegt. Für Feuerwerkskörper (UN 0333 - 0337) gilt gemäß der seit 1.1.2003 in Kraft stehenden Fassung des ADR/RID eine Sondervorschrift (Kapitel 3.3 Nr. 645), derzufolge die jeweilige Klassifizierung einer Zustimmung der zuständigen Behörde bedarf.



GZ. 13000/4-CS3/03

**Frage 3:**

Wird mit anderen Ressorts - die unmittelbar oder mittelbar mit der Vollziehung (Kontrolle) des Pyrotechnikgesetzes befasst sind oder dem BMF zusammengearbeitet?

Wenn ja, mit welchen und in welcher Weise?

Wurde im gegenständlichen Vorfall mit dem BMF zusammen gearbeitet? Wenn ja - in welcher Weise?

**Antwort:**

Seitens des bmvit wird mit allen mit gefährlichen Gütern befassten Ressorts zusammengearbeitet. Diese Zusammenarbeit erfolgt insbesondere durch Befassung bei legislativen Vorhaben und den erwähnten behördlichen Bewilligungen. Da der gegenständliche Vorgang damals keiner Bewilligungspflicht nach dem Gefahrgut-Beförderungsrecht unterlag, war seitens meines Ressorts kein Anlass für eine Befassung des BMF oder anderer Ressorts gegeben.

**Fragen 4, 5 und 6:**

Bedeuteten diese damaligen zitierten Antworten Ihrer Ressortkollegen, dass es auf der Bahn die Ein- und Ausfuhr (von und nach Österreich) von Pyrotechnischen Produkten keinerlei Kontrolle - auch keine durch Behörden des Verkehrsministeriums - gibt?

Wenn ja, halten Sie diesen Zustand für befriedigend? Werden Sie sich für eine entsprechende Änderung einsetzen? Wie könnten effektive Kontrollen für "Feuerwerkskörper etc." beim Bahntransport aussehen und wer sollte diese durchführen?

Wenn nein, welche Behörde ist dann in Ihrem Ressort in welcher Form dafür bereits jetzt zuständig?

**Antwort:**

Die Kontrolle der Ein-/Aus- und Durchfuhr unterliegt nicht der Zuständigkeit des bmvit. Was die Kontrolle der Einhaltung der Transport-Sicherheitsvorschriften, namentlich im Bereich der Gefahrgutbeförderung anlangt, lag für den Bahnbereich in der Vergangenheit die Kontrolle primär in den Händen der Beförderungsunternehmen selbst. Im Falle der Gefahrgutbeförderung erfolgt diese Kontrolle bei der Übernahme zur Beförderung. Diese Kontrolle ist im RID (Abs. 1.4.2.2) und im GGBG (§ 23 Abs. 2) eingehend geregelt. Es ist davon auszugehen, dass mit fortzuschreitender Liberalisierung auch für den Eisenbahnverkehr der Bereich der Fremdkontrollen ausgebaut wird. Als Beispiel kann die in Deutschland vorgenommene Schaffung eines "Eisenbahn-Bundesamtes" dienen.

Wie im Falle der Straße (Richtlinie 95/50(EG) wäre es in diesem Sinne auch für den Eisenbahnbereich geboten, über die im Abschnitt 1.8.1 des RID vorgesehenen Ermächtigungen hinaus Regelungen auf internationaler Ebene über Gefahrgutkontrollen zu treffen, um der Globalisierung Rechnung zu tragen und die überall knappen personellen und finanziellen Ressourcen für Kontrollen optimal einzusetzen.

**Frage 7:**

In welcher Form werden Transporte von pyrotechnischen (Zündmitteln) Materialien mit Bahn- oder Luftfracht durch das BM für Verkehr, Innovation und Technologie kontrolliert? Welche Gesetzesgrundlage gibt es dafür?

GZ. 13000/4-CS3/03

**Antwort:**

Eine Kontrolle der sicheren Beförderung gefährlicher Güter in Form regelmäßiger Verkehrskontrollen vor Ort kann nicht durch das bmvit, sondern in sinnvoller Weise nur durch regionale Behörden und Organe erfolgen. Im Straßenbereich sind dies die örtlich zuständigen Bezirksverwaltungsbehörden und Exekutivorgane (Gendarmerie, Bundespolizei, Zoll). Die Bundesprüfanstalt für Kraftfahrzeuge leistet dabei Unterstützung durch Sachverständige und mobile Laboreinrichtungen. Gesetzliche Grundlage für die Straßen- und Unternehmenskontrollen sind die §§ 15 - 20 GGBG. Kontrollen in Einzelfällen finden unabhängig davon durch mein Ressort in Wahrnehmung der diesem durch das Kraftfahr-, Eisenbahn- und Luftfahrtgesetz eingeräumten Aufsichtsfunktion statt.

**Fragen 8 bis 20:**

Wie viele Importeure aus Drittstaaten führten 2000, 2001 und 2002 Importe von pyrotechnischen Materialien (Zündmitteln) auf der Bahn oder per Luftfracht nach Österreich durch (Aufschlüsselung auf Jahre und Staaten)?

Wie viele Tonnen pyrotechnischer Artikel (Feuerwerkskörper) wurden in den Jahren 2000, 2001 und 2002 nach Österreich mittels Bahn- oder Luftfracht importiert (ersuche um Aufschlüsselung auf die einzelnen Jahre)?

Wie viele dieser Importe aus Drittstaaten wurden 2000, 2001 und 2002 durch zuständige Behörden Ihres Bundesministeriums kontrolliert (Aufschlüsselung auf Jahre)?

Wie viele und konkret welche Beanstandungen gab es durch die zuständigen Behörden des BM für Verkehr, Innovation und Technologie für 2000, 2001 und 2002 bei der Einfuhr (Transport durch Bahn oder Luft) von pyrotechnischen Artikeln aus Drittstaaten (ersuche um Aufschlüsselung auf die einzelnen Jahre und Herkunftsländer)?

Wie viele Importeure waren davon betroffen?

Aus welchen Ländern stammten diese Feuerwerkskörper?

Welche Mengen wurden dabei 2000, 2001 und 2002 kontrolliert (Aufschlüsselung auf Jahre)?

Wie viele Tonnen dieser Importe (Bahn oder Luft) mussten 2000, 2001 und 2002 beschlagnahmt bzw. vernichtet werden (Aufschlüsselung auf Jahre, Verkehrsträger und jeweiligen Mengen)?

Wurden durch die zuständigen Behörden den Importeuren nach derartigen Kontrollen 2000, 2001 und 2002 nachträglich Auflagen vorgeschrieben? Wenn ja, welche?

In welcher Form wurden in diesen Jahren die Kontrollen durchgeführt (z.B. Kontrolle der Importpapiere, Kontrolle der Produkte auf Kennzeichnung, Probenziehungen)?

Wurden bei der Einfuhrkontrolle von Feuerwerkskörpern die mittels Bahn oder Luft befördert wurden, durch die zuständigen Behörden des BM für Verkehr, Innovation und Technologie Proben gezogen, um die Zusammensetzung der Feuerwerkskörper bzw. die Einhaltung des Pyrotechnikgesetzes zu überprüfen? Wenn nein, weshalb nicht?

Wenn ja, wie viele und welche Ergebnisse erbrachten diese Untersuchungen?

GZ. 13000/4-CS3/03

Welche Anstalt führte diese Untersuchungen durch?

**Antwort:**

Importe, Erfassung von Importeuren und Importkontrollen fallen nicht in den Anwendungsbereich des Gefahrgut-Beförderungsrechts.

**Fragen 21 und 22:**

Sehen Sie nicht zuletzt in Anbetracht der zahlreichen Unfälle und Sachschäden mit Feuerwerkskörpern (davon viele importierte Waren) einen legislativen Handlungsbedarf in Österreich?

Halten Sie die bestehenden diesbezüglichen internationalen Abkommen und die internationale Zusammenarbeit für ausreichend?

**Antwort:**

Wie in der Beantwortung zu Frage 2, letzter Satz erwähnt, wurde international - als eine der Konsequenzen aus dem Vorfall von Enschede vom 20. Mai 2000, bei dem gelagerte Feuerwerkskörper teilweise falsch klassifiziert waren - eine behördliche Überprüfung aller Klassifizierungen von Feuerwerkskörpern festgelegt.

Dies sollte ausreichen, um Falschklassifizierungen durch die Auftraggeber/Absender solcher Beförderungen vorzubeugen. Bei richtiger Klassifizierung ist gewährleistet, dass die im ADR/RID vorgesehenen Maßnahmen der jeweiligen Gefährlichkeit entsprechen und eine ausreichende Sicherheit bei der Beförderung bieten. Die Sachgerechtigkeit und Wirkung getroffener Maßnahmen unterliegen einer permanenten Überprüfung im Rahmen der international für die Fortentwicklung der Gefahrgut-Beförderungsvorschriften eingerichteten Gremien. Diese sind in ausreichendem Ausmaß um kontinuierliche Verbesserungen der Sicherheitsvorschriften und Berücksichtigung aller durch Unfälle und sonstige Vorfälle gewonnenen Erfahrungen bemüht.

Hubert Gorbach