

**4073/AB XXII. GP**

---

**Eingelangt am 02.06.2006****Dieser Text wurde elektronisch übermittelt. Abweichungen vom Original sind möglich.**

BM für Verkehr, Innovation und Technologie

**Anfragebeantwortung**

GZ. BMVIT-11.000/0009-I/CS3/2006    DVR:0000175

An den  
Präsidenten des Nationalrates  
Dr. Andreas Khol  
Parlament  
1017 Wien

Wien, 1. Juni 2006

Sehr geehrter Herr Präsident!

Die schriftliche parlamentarische Anfrage Nr. 4140/J-NR/2006 betreffend Kennzeichnung Gefahrgut, die die Abgeordneten Dr. Gabriela Moser, Freundinnen und Freunde am 7. April 2006 an mich gerichtet haben, beehre ich mich wie folgt zu beantworten:

**Zum Motiventeil:**

Die Kennzeichnung von Versandstücken mit Gefahrgut ist nicht nur europaweit sondern weltweit für alle Verkehrsträger einheitlich geregelt. Die Kennzeichnung von Straßenfahrzeugen mit Gefahrgut beruht, soweit es sich um so genannte „Großzettel“ handelt, ebenfalls auf weltweit einheitlichen Vorgaben, hingegen ist die so genannte „orangefarbene Kennzeichnung“ (Tafel, Folie oder Farbanstrich) eine Besonderheit des europäischen Gefahrgutrechts für Straße und Schiene (ADR und RID).

Der Grad der Einhaltung der Kennzeichnungsbestimmungen ist sehr hoch. So ergibt sich aus den gemäß § 22 Gefahrgutbeförderungsgesetz (GGBG) erstellten und gemäß Art. 9 der Richtlinie 95/50/EG an die Europäische Kommission gemeldeten statistischen Kontrollberichten der Jahre 2003 und 2004, dass der Anteil der Verstöße gegen die Kennzeichnungsbestimmungen an der Gesamtzahl der Verstöße verhältnismäßig gering ist, hat er doch bei den Versandstücken nur 1,93 bzw. 1,50% und bei den Fahrzeugen 2,10 bzw. 5,66% betragen.

Was technische Mängel an den Gefahrgut befördernden Fahrzeugen wie abgefahrene Reifen anbelangt, so sind diese als nicht gefahrgutspezifisch in den erwähnten Berichten nicht gesondert ausgewiesen, es gibt jedoch Hinweise darauf, dass solche Mängel bei Gefahrgutfahrzeugen im Vergleich zu den Fahrzeugen des sonstigen Güterverkehrs in geringerem Maß auftreten.

Unabhängig von der Frage der Einhaltung der geltenden Kennzeichnungsbestimmungen liegt es auf der Hand, dass der Informationsgehalt der Gefahrzettel, Großzettel und orangefarbenen Kennzeichnungen jedenfalls geringer ist als die Informationen, die aus den für Gefahrguttransporte vorgeschriebenen detaillierten Angaben im Beförderungspapier entnommen werden können. Aus diesem Grund gibt es seit längerer Zeit in Österreich und in einigen anderen Staaten Europas sowie bei der Europäischen Kommission Überlegungen, ob bzw. wie man in den Gefahrgut-Beförderungsvorschriften berücksichtigen könnte, dass die Gefahrgutinformationen aus den Beförderungspapieren den Feuerwehren und der Polizei auch auf elektronischem Wege zugänglich zu machen sind. Voraussetzung dafür ist in erster Linie eine Klärung des für die Erfassung, Speicherung und Übertragung dieser Daten am besten geeigneten technischen Standards. Über diese Frage bestehen jedoch zur Zeit bei Telematikexperten noch stark unterschiedliche Auffassungen, wodurch Initiativen mit dem Ziel einer europäischen Festlegung bislang unzureichende Erfolgchancen gehabt hätten.

**Frage 1:**

Halten Sie die geltende Kennzeichnungspflicht allein für ausreichend bzw. in Anbetracht technologischer Alternativen (z.B. Computerchip zur besseren Kontrolle), noch für zeitgemäß?

**Antwort:**

Solange die am besten geeignete technologische Lösung nicht feststeht, sollte an der geltenden Kennzeichnungspflicht jedenfalls festgehalten werden. Die Brauchbarkeit der als Beispiel angeführten so genannten „RFID“ ist in Expertenkreisen umstritten.

**Frage 2:**

Gibt es Überlegungen, zusätzlich zu der bisherigen Kennzeichnungspflicht eine elektronische Kennzeichnung von Gefahrguttransporten in Österreich einzuführen?

**Antwort:**

Zur Zeit läuft ein Studienprojekt der von der ASFINAG dotierten „Lakeside F&E“ in Klagenfurt zum Thema „Gefahrgutverfolgung im Tunnel“, in dessen Rahmen auch eine umfassende Bewertung der verschiedenen Telematikkonzepte (mit RFID, Satellit, Mikrowelle, Infrarot etc.) vorgesehen ist. Sollte sich daraus eine überzeugende Präferenz ergeben, könnte diese einer Initiative Österreichs in den für die Weiterentwicklung des europäischen Gefahrgut-Beförderungsrechts zuständigen Gremien zugrunde gelegt werden. Eine verpflichtende Einführung nur in Österreich ist völkerrechtlich ausgeschlossen.

**Frage 3:**

Ist auf europäischer Ebene (d.h. in der UN ECE) geplant, eine elektronische Kennzeichnungspflicht im ADR aufzunehmen?

**Antwort:**

Bislang wurde von keinem ADR-Vertragsstaat eine diesbezügliche Initiative gesetzt.

**Frage 4:**

Wie ist die Kennzeichnungspflicht innerhalb der EU geregelt?

**Antwort:**

Das Gefahrgut-Beförderungsrecht der EU ist hinsichtlich der Kennzeichnungspflicht mit dem ADR und RID identisch. Dies ergibt sich aus so genannten Rahmenrichtlinien, deren Anhänge auf das jeweils geltende ADR bzw. RID verweisen, den Geltungsbereich allerdings auf den gesamten Verkehr (einschließlich Binnenverkehr) in den EU-Mitgliedstaaten erweitern.

Mit freundlichen Grüßen