

**Das Land  
Steiermark****AMT DER STEIERMÄRKISCHEN LANDESREGIERUNG**

Fachabteilung 1F

**→ Verfassungsdienst und  
Zentrale Rechtsdienste**

Bearbeiter: Mag. Christian Freiberger  
Tel.: (0316) 877-4110  
Fax: (0316) 877-4395  
E-Mail: fa1f@stmk.gv.at

Bei Antwortschreiben bitte  
Geschäftszeichen (GZ) anführen

GZ: FA1F – 19.01-14/01-5

Graz, am 19. April 2005

Ggst.: Gefahrgutbeförderungsgesetz – GGBG-Novelle 2005;

Konsultationsmechanismus - Auslösung;  
Stellungnahme.

**Ergeht per Post:**

1. Dem Präsidium des Nationalrates  
Dr.Karl Renner-Ring 3, 1010 Wien  
(mit 25 Abdrucken)
2. allen steirischen Mitgliedern des Nationalrates
3. allen steirischen Mitgliedern des Bundesrates

**Ergeht per E-Mail:**

1. allen Ämtern der Landesregierungen
2. allen Klubs des Steiermärkischen Landtages  
sowie der Landtagsdirektion
3. der Verbindungsstelle der Bundesländer  
beim Amt der NÖ Landesregierung

zur gefälligen Kenntnisnahme.

Für die Steiermärkische Landesregierung

Dr. Alfred Temmel eh.

F.d.R.d.A.



Das Land  
Steiermark

AMT DER STEIERMÄRKISCHEN LANDESREGIERUNG

→ Verkehrsrecht

Fachabteilung 18E

An das  
Bundesministerium für Verkehr,  
Innovation und Technologie  
Spezielle Verkehrsangelegenheiten  
Abteilung II/B/7

Bearbeiter: Mag. Hugo Piringer  
Tel.: 0316/877-2983  
Fax: 0316/877-3427  
E-Mail: fa18e@stmk.gv.at

Bei Antwortschreiben bitte  
Geschäftszeichen (GZ) anführen

Stubenring 1  
1011 Wien

GZ: FA1F-19.01-14/01-5

Graz, am 19. April 2005

Ggst.: Gefahrgutbeförderungsgesetz – GGBG-Novelle 2005;  
Konsultationsmechanismus - Auslösung

Seitens des Bundeslandes Steiermark wird zum vorliegenden Entwurf der Novelle 2005 zum Gefahrgutbeförderungsgesetz eine Stellungnahme wie folgt abgegeben:

**Zu Art. I Z 4, § 6:**

§ 36 KFG 1967 legt die näheren Kriterien dafür fest, unter welchen Voraussetzungen Kraftfahrzeuge auf Straßen mit öffentlichem Verkehr verwendet werden dürfen. Diese Kriterien erscheinen nach ho. Ansicht enger gezogen, als wenn seitens des GGBG nunmehr auf eine bloße Zulassung abgestellt werden soll.

Der Verantwortliche für den Zustand eines Kraftfahrzeuges wird durch die Änderung aus seiner Verantwortung entlassen. Der Zustand eines Kraftfahrzeuges stellt nach ho. Ansicht einen nicht ganz unwesentlichen Sicherheitsfaktor für die Beförderung gefährlicher Güter dar.

Aus diesen Gründen wäre es daher wünschenswert, dass die bisher geltende Bestimmung, welche auf die Verwendung abstellt, nicht geändert wird.

**Zu Art. I Z 10, § 12b Abs. 6:**

Der Begriff "Sicherungsrisiken" wird nicht näher definiert, die erforderlichen Inhalte zur "Unterweisung von Personen, die an der Beförderung gefährlicher Güter beteiligt sind" fehlen.

Um Unklarheiten zu beseitigen, wird eine Definition für den Begriff "Sicherungsrisiken" angeregt, verbindliche Schulungsinhalte sollten festgelegt und mit den Schulungsveranstaltern abgestimmt werden.

8020 Graz, Grieskai 2,

Wir sind Montag bis Freitag von 8:00 bis 12:30 Uhr und nach telefonischer Vereinbarung für Sie erreichbar

Öffentliche Verkehrsmittel: Straßenbahn Linien 1, 3, 6, 7, Haltestelle Südtiroler Platz

DVR 0087122 • UID ATU37001007 • Landes-Hypothekenbank Steiermark: BLZ: 56000, Kto.Nr.: 20141005201

IBAN AT375600020141005201 • BIC HYSTAT2G

**Zu Art. I Z 11 und 12, § 13:**

Bisher war der Zulassungsbesitzer gemäß § 13 Abs. 5 GGBG unter anderem gehalten Beförderungseinheiten nur Personen zum Lenken zu überlassen, die besonders ausgebildet sind. Eine adäquate Bestimmung ist im KFG 1967 nicht enthalten; diese Verpflichtung des Zulassungsbesitzers sowie auch dessen Strafbarkeit bei Nichtbeachtung sollte daher im Interesse der Sicherheit bei der Beförderung gefährlicher Güter aufrecht erhalten werden.

Die zusätzliche Übertragung dieser Verpflichtung und Strafbarkeit an den Beförderer ist jedoch, vor allem unter Berücksichtigung der bezug habenden Erwägungen, begrüßenswert.

**Zu Art. I Z 13, § 14 Abs. 2:**

Zur Verwaltungsvereinfachung wird vorgeschlagen, die Übermittlung der Verzeichnisse an den Landeshauptmann auf einige wenige elektronische Formate wie PDF, HTML und MSWord einzuschränken. Diese Formate sind allgemein üblich, eine Einschränkung auf einen Softwarehersteller ist nicht gegeben.

Empfehlenswert wäre es, Verstöße seitens der Schulungsveranstalter gegen die neu eingeführte Bestimmung mit einer Strafdrohung zu belegen.

**Zu Art. I Z 15, § 15 Abs. 3:**

Es fehlt eine Definition, was unter einem "repräsentativen Teil des Straßennetzes" zu verstehen ist. Insbesondere ist unklar, welche zusätzlichen Kontrollen in einem nunmehr "ausgedehnten und repräsentativen Teil des Straßennetzes" durchgeführt werden sollen.

**Zu Art. I Z 17, § 16 Abs. 1 Z 2:**

In diesem Zusammenhang wäre zu überlegen, ob nicht erst die Behebung dieser Mängel zur Aufhebung der Anordnung der Unterbrechung führen soll. Offensichtlich wird von der Richtlinie 2004/112/EG in diesem Zusammenhang doch ein gewisses, wenn auch bloß geringes Gefährdungspotenzial gesehen.

**Zu Art. I Z 17, § 16 Abs. 1 Z 3:**

Sinngemäß ist die Anordnung der Unterbrechung aufzuheben, wenn nur mehr Mängel der Gefahrgutkategorie III oder keine Mängel vorliegen.

In der Formulierung: "...und an Ort und Stelle ohne Gefährdung von Personen, Sachen oder der Umwelt und ohne Hilfe von besonders geschulten Personen sowie ohne besondere Werkzeuge und Vorrichtungen (behoben werden können), behoben worden sind.." wäre der in Klammer gesetzte Satzteil ersatzlos zu streichen, da nur die bloße Möglichkeit der Mängelbehebung nach ho. Ansicht nicht ausreicht, um eine Unterbrechung aufzuheben. Ob die Mängelbehebung vor Ort durch eine Fachfirma mit Spezialwerkzeugen oder durch Laien erfolgt, sollte jedenfalls davon abhängig gemacht werden, ob ein zusätzliches Sicherheitsrisiko besteht, wenn nicht geschulte Personen die Mängel beheben. Die Begründung, warum Fachunternehmen von der Behebung schwerer Mängel auszuschließen sind, kann nicht nachvollzogen werden.

**Zu Art. I Z 19 und 24, §§ 20 Abs. 3 und 23a:**

Durch die vorgeschlagene Textierung kommt es zu einer Kompetenzverschiebung im Bereiche des Kontrollwesens, respektive

- der Kontrollen in Unternehmen, aber auch
- der Kontrollen im Eisenbahnbereich (neu eingeführter § 23a).

Hier werden Zuständigkeiten, die bisher von eigenen Bundesbehörden/-organen, nämlich dem Verkehrsarbeitsinspektorat wahrgenommen worden sind auf die Länderebene verschoben. Diese Aufgaben sollen demnach hinkünftig von den Bezirksverwaltungsbehörden und den Bundespolizeidirektionen sowie vom Landeshauptmann (jeweils auch von deren Organen) wahrgenommen werden.

Eine Konsequenz, die durch das Zuständigwerden der Behörden erster Instanz bzw. auch des Landeshauptmannes mit Sicherheit eintreten wird, ist ein Mehr an Personal bei den Behörden. Dieser erhöhte Personalaufwand sowie die bereits beschriebene notwendig werdende Schulung im Bereiche der Betriebskontrolle und des RID verursacht erhebliche Mehrkosten.

Wollen diese Behörden dem beabsichtigten Gesetzesauftrag nur annähernd gerecht werden, wäre aus Sicht des Landes Steiermark im Minimum mit 3 zusätzlichen A-Bediensteten (á 68.921,10/Jahr) sowie Schulungen in erheblichem Ausmaß zu rechnen. Ein jährlicher Mehraufwand von € 220.000,00 im Minimum wäre die Folge. Es stellt sich daher die Frage, warum vom derzeit gut funktionierenden System mit dem Verkehrsarbeitsinspektorat in dieser hochspezialisierten Materie abgegangen werden soll.

Nachdem die Kompetenzverschiebung nicht auf national umzusetzenden Richtlinien der EU beruht, sondern lediglich eine innerstaatliche Zuständigkeitsveränderung darstellt, ist daher aus Sicht der Konsultationsmechanismus anwendbar.

#### **Zu Art. I Z 25, § 24:**

Eine nationale Regelung der Bezettelung sollte vermieden werden, da die damit verbundene "Flexibilität" Rechtsunsicherheit verursacht. Die durchaus sehr komplexen internationalen Vorschriften der Kennzeichnung/Bezettelung von Gefahrgütern sollten allgemein klar und verständlich sein. Ausnahmen sollten nur für Ausnahmesituationen wie Notfalltransporte etc. zulässig sein.

#### **Zu Art. I Z 26, § 24a Abs. 1:**

Da der Beförderer gemäß dieser Bestimmung darauf vertrauen kann, dass die in Abs. 2 vorgeschriebenen Unterlagen, welche an Bord des Fahrzeugs mitzuführen sind, ihm von "anderen Beteiligten" zur Verfügung gestellt werden, stellt sich die Frage der Haftung, wenn im Zuge einer Kontrolle Mängel festgestellt werden.

#### **Zu Art. I Z 35, § 27 Abs. 3:**

Die Verknüpfung der Höhe des Strafrahmens mit Kategorien, welche auf das Gefährdungspotential Bezug nehmen, wird ausdrücklich begrüßt. Gleiches gilt auch für die übersichtlichere Gestaltung der Strafbestimmungen.

Wünschenswert wäre jedoch, dass neben der bloßen Erwähnung der Kategorien in lit. a) bis c) auch die beispielsweise Mängelaufzählung wie in der Richtlinie 2004/112/EG dargestellt als Anhang oder ähnliches aus Gründen der Übersicht und Rechtssicherheit im Gesetz selbst seinen Niederschlag findet.

**Zusammenfassung zu den Kostenfolgen:**

Hinsichtlich der Auslösung des Konsultationsmechanismus lässt sich daher Folgendes zusammenfassend zum vorliegenden Gesetzesentwurf sagen:

Zunächst wird festgestellt, dass in diesem Gesetzesvorhaben beabsichtigt ist, Aufgaben, die jetzt Bundesbehörden (Verkehrsarbeitsinspektorate) wahrnehmen, künftig von Bezirksverwaltungsbehörden bzw. dem Amt der Landesregierung erledigen zu lassen. Dieser Umstand führt allein schon wegen der quantitativen Dimension zu Mehrbelastungen, die aufgrund der Ausführungen in der Rubrik „Finanzielle Auswirkungen“ im Vorblatt zum Gesetzesentwurf allerdings nicht qualifiziert werden können.

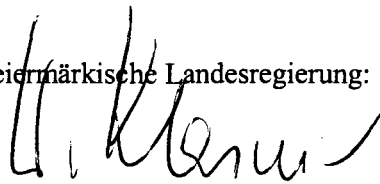
Für den Fall, dass die jährlichen finanziellen Auswirkungen bei einem Vorhaben des Bundes 0,1 v.T. der Ertragsanteile aller Länder und Gemeinden gemäß Bundesvoranschlag des laufenden Jahres nicht überschreiten, bleibt es gemäß Art. 4 Abs. 5 der Vereinbarung bei den bestehenden Regelungen über die Kostentragung. Der **Schwellenwert** beträgt (für die Länder insgesamt) derzeit € **1,348 Mio.** Da die mit der Kompetenzverschiebung verbundene Kostensteigerung – sofern die Verlagerung der Kontrolltätigkeit nicht in den Bereich der Bundespolizeidirektion fällt – vergleichbare Kosten bei den Bezirkshauptmannschaften aller Bundesländer bewirken dürfte, ist davon auszugehen, dass der Schwellenwert überschritten wird.

Die zur Verfügung gestellten Informationen sind auch nicht schlüssig, um die für Landesdienststellen gestellte Personalforderung von 3 A Dienstposten zu rechtfertigen. Einerseits wird hier die Personalausstattung der Verkehrsarbeitsinspektorate, die bisher mit den Aufgaben befasst waren zu erheben und andererseits auch die entsprechenden Erledigungszeiten darzustellen sein. Auf dieser Basis wird dann erst der konkrete Personalbedarf für die Landesdienststellen errechnet werden können.

**Es wird seitens des Landes Steiermark beantragt, die zu erwartenden zukünftigen Belastungen des Landeshaushaltes durch diesen Gesetzesentwurf im Rahmen des Konsultationsmechanismus zu verhandeln.**

Dem Präsidium des Nationalrates werden unter einem 25 Abdrucke dieser Stellungnahme zugeleitet. Eine weitere Ausfertigung ergeht an die E-Mail-Adresse [begutachtungsverfahren@parlament.gv.at](mailto:begutachtungsverfahren@parlament.gv.at).

Für die Steiermärkische Landesregierung:



(Landeshauptmann Waltraud Klasnic)