



Amt der Wiener Landesregierung

Dienststelle: Magistratsdirektion  
Geschäftsbereich Recht  
Verfassungsdienst und  
EU-Angelegenheiten

Adresse: 1082 Wien, Rathaus  
Telefon: 4000-82316  
Telefax: 4000-99-82310  
e-mail: post@mdv.magwien.gv.at  
DVR: 0000191

MD-VD - 485/05

Wien, 19. April 2005

Entwurf eines Bundesgesetzes, mit dem das Gefahrgutbeförderungsgesetz geändert wird (GGBG-Novelle 2005);

Begutachtung;  
Stellungnahme

zu GZ BMVIT-151.126/0001-II/ST8/2005

An das  
Bundesministerium für Verkehr,  
Innovation und Technologie

Zu dem mit Schreiben vom 8. März 2005 übermittelten Entwurf eines Bundesgesetzes wird nach Anhörung des Unabhängigen Verwaltungssenates Wien wie folgt Stellung genommen:

Zu Art. I Z 3 (§ 3 Z 7d):

Die Einführung einer weiteren Kategorie von „gefährlichen Gütern mit hohem Gefährdungspotenzial“ ist nicht nachvollziehbar und dem leichteren Verständnis des bereits unübersichtlichen Klassen- und Gruppensystems des ADR nicht dienlich.

Zu Art. I Z 4:

Im Zusammenhang mit der Neufassung des § 6 Z 1 des Gefahrgutbeförderungsgesetzes (GGBG) bestehen gravierende Bedenken. Es ist ein entscheidender Unterschied, ob gefährliche Güter nur mit Kraftfahrzeugen, die den kraftfahrrechtlichen Bestimmungen entsprechen, transportiert werden dürfen oder mit Kraftfahrzeugen, die zum Verkehr zugelassen sind.

Es darf nicht übersehen werden, dass ein Fahrzeug zwar zum Verkehr zugelassen sein kann, jedoch auf Grund seines desolaten Zustandes nicht mehr den Vorgaben des Kraftfahrzeuggesetzes entspricht. Diesfalls wäre lediglich eine Strafbarkeit nach dem Kraftfahrzeuggesetz 1967, nicht jedoch nach dem Gefahrgutbeförderungsgesetz gegeben. Es besteht jedoch gerade im Zusammentreffen von technischen Mängeln mit der Beförderung gefährlicher Güter eine besondere Gefährdung für Menschen, Umwelt und Sachen.

Zu Art. I Z 10 (§ 12a):

Die Überschrift ist zu einschränkend, da auch die Meldung bestimmter Zwischenfälle vorgesehen ist. Außerdem ist offensichtlich mit dem Wort „sicherzustellen“ ein Übertragungsfehler unterlaufen.

Angepasst an die Formulierungen des Abschnittes 1.8.5-ADR/RID wird daher folgender Wortlaut vorgeschlagen:

**„Meldung von Ereignissen**

**§ 12a.** Meldung von Ereignissen mit gefährlichen Gütern an die Behörde auf Grund der gemäß § 2 in Betracht kommenden Vorschriften sind an das Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie zu richten.“

Zu Art. I Z 10 (§ 12b):Zu Abs. 2:

§ 3 Z 7 GGBG definiert den Beförderer als jenes Unternehmen, das die Beförderung durchführt.

§ 12b sieht in Abs. 2 vor, dass gefährliche Güter nur Beförderern, deren Identität in geeigneter Weise festgestellt wurde, zur Beförderung übergeben werden dürfen. Folgt man den Erläuternden Bemerkungen, so soll sich diese Maßnahme in erster Linie auf das Vorfeld der physischen Übergabe, insbesondere auf die Anknüpfung von Geschäftsbeziehungen mit unbekanntem neuen Partnern beziehen. In diesem Zusammenhang erscheint fraglich, ob im täglichen Geschäftsbereich tatsächlich immer die jeweiligen Unternehmensvertreter, vor allem großer Unternehmen, als Verhandlungspartner zur Verfügung stehen. Wie diesfalls in der Praxis der Nachweis der Identität des für das Unternehmen persönlich Verantwortlichen erfolgen soll, ist nicht ersichtlich.

Zu Abs. 3:

Auch wenn im ersten Absatz der Originalwortlaut des ADR/RID wiedergegeben wird, so sollten doch Grammatikfehler nicht in das Bundesgesetzblatt übernommen werden. Auch sollte die Satzstellung vereinfacht werden, um Unklarheiten zu vermeiden.

Folgender Wortlaut wird daher vorgeschlagen:

„(3) Infrastrukturen, wie Bereiche innerhalb von Terminals, Plätze, Fahrzeugdepots, Liegeplätze und Rangierbahnhöfe, die für das zeitweilige Abstellen während der Beförderung gefährlicher Güter verwendet werden, müssen ordnungsgemäß gesichert,

gut beleuchtet und, soweit möglich und angemessen, für die Öffentlichkeit unzugänglich sein. Um diese Bestimmungen zu erfüllen, haben Betreiber einer vorstehend angeführten Infrastruktur dafür zu sorgen, dass

1. Informationen hinsichtlich des zeitweiligen Abstellens der gefährlichen Güter, soweit möglich und angemessen, auf Personen begrenzt werden, die diese Informationen benötigen,
2. Gefährdungen, die sich aus den Möglichkeiten des unbemerkten Zugangs zu der Infrastruktur und aus den Modalitäten des zeitweiligen Abstellens, wie Häufigkeit der Abstellvorgänge, Arten der Fahrzeuge sowie Arten und Mengen der betroffenen gefährlichen Güter, ergeben, bewertet und in Gefährdungsdokumentationen oder gegebenenfalls in Sicherungsplänen (Abs. 7) festgehalten werden, die auf aktuellem Stand zu halten sind, und
3. soweit möglich und angemessen, entsprechende Maßnahmen zur Minimierung der in den Gefährdungsdokumentationen oder Sicherungsplänen (Z 2) festgehaltenen Gefährdungen durchgeführt werden.“

#### Zu Abs. 6 und 7:

Der Begriff „Sicherungsrisiken“ sollte in § 3 Z 7 definiert oder durch geänderte Formulierungen vermieden werden.

Wie in den Erläuterungen zu Art. I Z 3 ausgeführt, ist der Begriff „Sicherheit“ ein *Kunstwort*, um damit die Bedeutung des englischsprachigen Begriffes „security“ auszudrücken. In den Abs. 6 und 7 wird nun dieser Begriff auch als zusammengesetztes *Kunstwort*, nämlich „Sicherungsrisiken“, verwendet. Dieser neue Begriff „Sicherungsrisiken“ wurde jedoch nicht im § 3 definiert, womit sich Unklarheiten hinsichtlich dessen Bedeutung ergeben. Es könnte damit gemeint sein, dass sich Risiken **für die** getroffenen Maßnahmen und Vorkehrungen (§ 3 Z 7c) ergeben oder, dass sich Risiken **auf Grund der** getroffenen Maßnahmen und Vorkehrungen (§ 3 Z 7c) ergeben.

Zu Abs. 7 Z 3:

Sollte kein Unterschied in der Bedeutung der Worte „transportbedingten“ und „verkehrsbedingten“ bestehen, so sollte nur der Ausdruck „transportbedingten“ verwendet werden. Andernfalls wird um Erläuterung der unterschiedlichen Bedeutung ersucht.

Zu Art. I Z 12:

Der Zulassungsbesitzer sollte jedenfalls nicht gänzlich aus der Verantwortung genommen werden. Die bisherige Bestimmung des § 13 Abs. 5 Z 1, wonach der Zulassungsbesitzer dafür zu sorgen hat, dass ein auf ihn zugelassenes Fahrzeug nur dann zur Beförderung gefährlicher Güter verwendet wird, wenn die Voraussetzungen gemäß § 6 erfüllt sind, müsste beibehalten werden, insbesondere für den Fall der Aufhebung der Zulassung, von der der Zulassungsbesitzer jedenfalls Kenntnis haben muss, selbst wenn das Fahrzeug ständig vermietet ist.

Zu Art. I Z 13 (§ 14 Abs. 2):

Die Aufnahme dieser Bestimmung verursacht für den Landeshauptmann zusätzlich Kosten. Dieser Mehraufwand wird mit 80 bis 100 Arbeitsstunden eines Beamten der Verwendungsgruppe B eingeschätzt, sofern die Verzeichnisse von den Schulungsveranstaltern in elektronischer Form in einem gängigen Tabellenformat zur Verfügung gestellt werden. Sollte das nicht der Fall sein, so ist ein vielfacher Mehraufwand zu erwarten.

Es wird daher dringend ersucht, die Verpflichtung, die Verzeichnisse in elektronischer Form in einem gängigen Tabellenformat dem Landeshauptmann vorzulegen, in das Gesetz aufzunehmen.

Weiters wird angemerkt, dass die Führung derartiger Verzeichnisse durch die Schulungsveranstalter bereits durch § 22 Abs. 4 GGBV vorgeschrieben und dort auch fest-

gelegt ist, welche Daten diese enthalten müssen. Es wird daher angeregt, die Übermittlung genau dieser Verzeichnisse als verbindlich zu erklären.

Folgender Wortlaut wird daher vorgeschlagen:

„Verzeichnisse, **in elektronischer Form in einem gängigen Tabellenformat**, aller nach dem 30. Juni 2005 ausgestellten oder verlängerten Bescheinigungen, sind vom Veranstalter binnen eines Monats nach Ausstellung oder Verlängerung dem Landeshauptmann **unaufgefordert** zur Verfügung zu stellen, der die Lehrgänge gemäß Abs. 3 anerkannt hat. Dieser hat auf dem neuesten Stand befindliche Verzeichnisse über alle gültigen Bescheinigungen gemäß Abs. 1 zu führen, die auf Grund dieser Lehrgänge nach dem 30. Juni 2005 ausgestellt oder verlängert wurden. Die Verzeichnisse müssen mindestens die mit Verordnung des Bundesministers für Verkehr, Innovation und Technologie festgelegten Daten beinhalten.“

Zu Art. I Z 15 (§ 15 Abs. 3):

Die vorgeschlagene Änderung wird abgelehnt.

Mit der vorgeschlagenen Ergänzung wird nicht die in der Erläuterung dargelegte Intention umgesetzt, da sich diese Ergänzung nur auf das „Straßennetz“ und nicht auf das Verkehrsaufkommen bezieht. Vielmehr würde diese Änderung der Behörde die Auswahl von Orten zur Kontrolle wesentlich erschweren. Die Kontrollen wären damit sowohl in einem „ausgedehnten“ als auch in einem „repräsentativen“ Teil des Straßennetzes durchzuführen.

Auch liegt keine Änderung der Richtlinie 95/50/EG in diesem Punkt vor, die eine Anpassung des § 15 Abs. 3 erfordern würde.

Es wird die Ansicht vertreten, dass die in der Erläuterung dargelegte Intention bereits mit § 15 Abs. 2 umgesetzt wurde. Zur besseren Erläuterung könnte diesem angefügt

werden: „... anzuordnen, die in- und ausländische Beförderer in gleicher Weise erfassen.“

Die vorgeschlagene Ergänzung könnte statt „**und** repräsentativen“ auch „**oder** repräsentativen“ lauten. Dies würde der Behörde die Auswahl von Orten zur Kontrolle wesentlich erleichtern.

Zu Art. I Z 16 (§ 15 Abs. 4) und Z 35 (§ 27):

Zusätzlich zu der vorgeschlagenen Änderung ist es erforderlich festzulegen, dass die Kontrollen auch anhand des Anhanges II der Richtlinie 95/50/EG und/oder einer Verordnung dazu, durchzuführen sind.

Mit der gegenständlichen Änderung der Richtlinie 95/50/EG wird der Anhang II wesentlich geändert und ist dieser nun auch unmittelbar bei den Kontrollen anzuwenden - Einteilung der festgestellten Mängel in die Gefahrenkategorien I, II und III. Bis dato hat der Anhang II nur eine beispielhafte Aufzählung von Verstößen (ohne Einteilung in Gefahrenkategorien) beinhaltet, welche auch Verstöße auf Grund der Bestimmungen des Gefahrgutbeförderungsgesetzes waren, womit die ausdrückliche Verbindlichkeitsklärung des Anhanges II nicht erforderlich war. Die nunmehr vorgesehene Einteilung der Verstöße in Gefahrenkategorien ist jedoch nicht im Gefahrgutbeförderungsgesetz geregelt, womit der Anhang II (oder eine entsprechende Verordnung) herangezogen werden muss, zumal er mit den vorgeschlagenen Änderungen zu § 27 (Art. I Z 35) als verbindlich erklärt wird.

Es wird jedoch festgestellt, dass die Einstufung der Verstöße, wie sie im Anhang II der Richtlinie 95/50/EG festgelegt ist, erhebliche Unklarheiten für die Verwaltungspraxis beinhaltet. Die beispielhaften Aufzählungen der Mängel stehen teilweise in wesentlichem Gegensatz zu den Beschreibungen der Gefahrenkategorien. Dies wurde auch vom Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie erkannt, weswegen

von diesem bereits eine Arbeitsgruppe eingesetzt wurde, die sich mit dieser Problematik befasst und einen Vorschlag für die Einstufung der häufigsten Verstöße erarbeiten soll.

Die vorgesehene Gesetzesänderung muss daher die Möglichkeit beinhalten, Bestimmungen für die Einstufung von Verstößen in Gefahrenkategorien zu erlassen, welche über der Richtlinie 95/50/EG stehen oder diese ergänzen und jedenfalls für die Strafverfahren heranzuziehen sind.

Folgender Wortlaut des § 15 Abs. 4 wird daher vorgeschlagen:

„(4) Die Kontrollen dürfen für einen Gefahrguttransport nicht länger als 90 Minuten dauern, wobei

1. die Kontrollen anhand der Prüfliste des Anhangs I der Richtlinie 95/50/EG des Rates vom 6. Oktober 1995 über einheitliche Verfahren für die Kontrolle von Gefahrguttransporten auf der Straße, ABl. Nr. L 249 vom 17. Oktober 1995, S 35, in der Fassung der Richtlinie der Kommission 2004/112/EG, ABl. Nr. L 367 vom 14. Dezember 2004, S. 23 durchzuführen sind, und
2. die Verstöße anhand des Anhanges II der in Z 1 genannten Richtlinie einzustufen sind, sofern mit Verordnung des Bundesministers für Verkehr, Innovation und Technologie diesbezüglich keine Bestimmungen erlassen wurden.“

Zu Art. I Z 17 (§ 16 Abs. 1):

Durch die vorgeschlagene Änderung des § 6 Abs.1 (Art. I Z 4) ist die Überprüfung und Beurteilung, ob Fahrzeuge nach den verkehrsträgerspezifischen generellen Vorschriften (§ 3 Z 9) verwendet werden dürfen, nicht mehr Gegenstand des Gefahrgutbeförderungsgesetzes. Auf Grund dieses Umstandes ist es jedoch erforderlich, durch zusätzliche Bestimmungen im § 16 sicherzustellen, dass die Anordnung der Unterbrechung und vorläufige Untersagung der Beförderung (§ 16) auch erfolgt, wenn lediglich



nach den verkehrsträgerspezifischen generellen Vorschriften die Benutzung des Fahrzeuges vorläufig untersagt wird oder der Zulassungsschein und die Kennzeichen unverzüglich abgenommen werden (§ 58 KFG sowie technische Unterwegskontrolle).

Bezüglich § 16 Abs. 1 Z 2 wird auf die Ausführungen zu Art. I Z 16, § 15 Abs. 4, verwiesen. Wird dem Änderungsvorschlag gefolgt, so kann in § 16 Abs. 1 Z 2 statt der vollständigen Zitierung der Richtlinie ein Verweis auf § 15 Abs. 4 Z 1 erfolgen.

Bezüglich § 16 Abs. 1 Z 3 wird angemerkt, dass Mängel oft nicht zur Gänze vor Ort behoben werden können. Erfolgt eine Behebung im Sinne der Z 2 jedoch soweit, dass nur mehr Mängel der Gefahrenkategorie III vorliegen, so sollte ebenfalls die Anordnung der Unterbrechung aufgehoben werden.

Folgender Wortlaut wird daher vorgeschlagen:

„(1) Bestehen Bedenken, ob die Zulässigkeit der Beförderung auf Grund dieses Bundesgesetzes oder auf Grund der verkehrsträgerspezifischen generellen Vorschriften (§ 3 Z 9) gegeben ist, so haben die Behörde oder Organe gemäß § 15 Abs. 1 die Unterbrechung der Beförderung anzuordnen. Die Anordnung der Unterbrechung ist aufzuheben, wenn

1. keine Mängel festgestellt wurden oder
2. nur Mängel festgestellt wurden, welche in die Gefahrenkategorie III gemäß § 15 Abs. 4 Z 2 einzustufen sind, und die gegebenenfalls gemäß § 27 Abs. 4 festgesetzte Sicherheit geleistet wurde, oder
3. festgestellte Mängel, welche in die Gefahrenkategorie II oder I gemäß § 15 Abs. 4 Z 2 einzustufen sind 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 oder soweit behoben worden sind, dass sie in die Gefahrenkategorie III gemäß § 15 Abs. 4 Z 2 einzustufen sind, und die gegebenenfalls gemäß § 27 Abs. 4 festgesetzte Sicherheit geleistet wurde, und

4. nach den verkehrsträgerspezifischen generellen Vorschriften (§ 3 Z 9) nicht die Benutzung des Fahrzeuges vorläufig zu untersagen ist oder der Zulassungsschein und die Kennzeichen unverzüglich abzunehmen sind.“

Weiters wird bemerkt, dass eine Unterscheidung der Mängel nach den Gefahrenkategorien I bis III in der Praxis ohne Beiziehung von Sachverständigen praktisch nicht möglich sein wird. Sowohl dem intervenierenden Sicherheitswachebeamten vor Ort als auch einem allenfalls eingebundenen Juristen fehlen die hierfür nötigen Spezialkenntnisse auf den Gebieten der Medizin bzw. der Chemie. Aber selbst diese Sachverständigen werden vermutlich in vielen Fällen nicht innerhalb der für eine Gefahrgutkontrolle vorgesehenen Zeit von 90 Minuten in der Lage sein, entsprechend notwendige Analysen zu erstellen.

Zu Art. I Z 18:

Der Entfall des bisherigen § 19 GGBG bewirkt mit Sicherheit eine Erhöhung des Gefährdungspotenzials, zumal gerade Fahrzeuge aus den neuen EU-Ländern oftmals gravierende technische Mängel aufweisen.

Zu Art. I Z 19 und 20:

Die vorgeschlagene Änderung wird abgelehnt, da keine Änderung des Artikels 6 der Richtlinie 95/50/EG erfolgt ist, welche eine Änderung des § 20 Abs. 3 und 4 erforderlich machen würde.

Außerdem würden zusätzliche Kontrollen im Bereich der Unternehmen einen erhöhten Personalaufwand und dementsprechende vorbereitende Schulungen bedingen.

Zu Art. I Z 24 (§ 23a Abs. 2 erster Satz):

Die Kontrollen sollten jedenfalls im Beisein des Triebfahrzeugführers erfolgen.

Folgender Wortlaut wird daher vorgeschlagen:

„(2) Die Kontrollen haben im Beisein eines vom Betreiber der Eisenbahninfrastruktur oder vom Beförderer namhaft zu machenden Vertreters sowie des Triebfahrzeugführers zu erfolgen.“

Zu Art. I Z 24:

Kontrollen im Eisenbahnbereich bedingen einen erhöhten Personal- und vor allem Schulungsaufwand (Bestimmungen des RID!).

Unklar ist in diesem Zusammenhang, ob die Organe des öffentlichen Sicherheitsdienstes Kraftfahrzeuge, die durch Eisenbahnen transportiert werden, kontrollieren sollen und diesfalls die Bestimmungen des ADR zur Anwendung gelangen oder ob tatsächlich auch Schienenfahrzeuge dieser Kontrolle unterliegen. Diesfalls wären die Bestimmungen des RID heranzuziehen und vorab jedenfalls ausreichend Schulungen vorzusehen.

Auf mögliche Kompetenzkonflikte im Zusammenhang mit den nachfolgenden Verwaltungsstrafverfahren wird hingewiesen.

Zu Art. I Z 25 (§ 24):

Bezüglich der Abmessungen sollte eine Toleranz von 10 % festgelegt werden, wie sie nunmehr auch in Absatz 5.3.2.2.4 ADR/RID Novelle 2005 eingeräumt wird.

Es wird daher vorgeschlagen folgenden Satz anzufügen:

„Die angegebenen Abmessungen dürfen eine Toleranz von  $\pm 10\%$  aufweisen.“

Zu Art. I Z 32 (§ 26 Abs. 1 Z 2):

Die Ziffer „3“ vor 134 GewO 1994 ist durch das Zeichen „§“ zu ersetzen.

Zu Art. I Z 35 (§ 27 Abs. 3):

Die vorgeschlagenen Änderungen zu § 27 Abs. 3 lit. a, b und c sind sinngemäß dem Vorschlag zu Art. I Z 16, § 15 Abs. 4, abzuändern.


Es wird auf die Ausführungen zu Art. I Z 16, § 15 Abs. 4, verwiesen. Für eine möglichst einheitliche Vollziehung der Strafbestimmungen erscheint es hier jedoch unerlässlich, dass eine genaue Definition der Gefahrenkategorien und eine eindeutige Zuordnung der häufigsten Verstöße durch eine (nationale) Verordnung erfolgt.

In diesem Zusammenhang darf darauf verwiesen werden, dass seitens des Bundesministeriums für Verkehr, Innovation und Technologie im Einvernehmen mit dem Bundesministerium für Inneres die Erarbeitung eines Mängelkataloges anhand der Gefahrenkategorien in Aussicht gestellt wurde. Gefahren der Kategorie II können diesfalls nur als eine abstrakte Gefahr gesehen werden, da andernfalls Verstöße ausschließlich unter die Kategorie III subsumiert werden könnten und lediglich Geldstrafen bis zu € 70,-- je Delikt verhängt werden könnten.

Hinsichtlich der vorgesehenen Möglichkeit, eine Organstrafverfügung zu verhängen, wird vorgeschlagen, eine der Schwere der im Fahrgutbeförderungsgesetz enthaltenen Delikte angepasste Höhe vorzusehen. Bereits das KFG bietet in § 134 Abs. 3 die Möglichkeit, Organmandate in der Höhe von € 210,-- zu verhängen.

Gleichzeitig werden 25 Ausfertigungen dieser Stellungnahme an das Präsidium des Nationalrates übermittelt. Eine weitere Ausfertigung ergeht an die e-mail Adresse „begutachtungsverfahren@parlament.gv.at“.

Für den Landesamtsdirektor:

  
Mag. Michael Raffler  
Senatsrat

OMR Mag. Leopold Bubak