

**Holding**

1100 Wien, Clemens-Holzmeister-Straße 6

**An das
Bundesministerium für Verkehr, Innovation
u. Technologie****Radetzkystr. 2
1030 Wien****per E-Mail: st8@bmvit.gv.at
cc begutachtungsverfahren@parlament.gv.at
schienebahnen@wko.at
ernst.pollak@wkw.at****ÖBB-Holding AG**Dr. Katharina Günther
Leiterin Konzernrecht
und Vorstandssekretariat

Tel. +43/1/93000/44090

Fax +43/1/93000/44091

E-Mail: katharina.guenther@oebb.at

Wien, am 07.12.2010

**Begutachtung Novelle GGBG
BMVIT-151.126/0001-II/ST8/2010**

Sehr geehrte Damen und Herren,

zu der im Betreff näher bezeichneten Angelegenheit ergeht folgende Stellungnahme des ÖBB-Konzerns:

Aus Sicht des ÖBB-Konzerns ist es notwendig, dass in der komplexen Angelegenheit der Gefahrgutmaterie ein Gefahrgutbeförderungsgesetz (GGBG) besteht, das hinkünftig laufend aktuell ist und durch den Anwender trotz vieler Verweisungen auf andere Rechtsnormen noch handhabbar ist; das heißt, dass die wesentlichen Pflichten der Normunterworfenen aus dem Gesetz und nicht aus Regelwerken oder Normen, auf welche verwiesen wird, ableitbar sind.

Zu den konkreten Änderungen darf Folgendes bemerkt werden:

Zu § 1 GGBG:

In der bisherigen Fassung war die Anwendung des Gesetzes auf die Beförderung gefährlicher Güter mit der Eisenbahn innerhalb eines geschlossenen Betriebsgeländes ausgenommen. In der neuen Textversion gilt diese Ausnahme von der Anwendung nur mehr dann, wenn gefährliche Güter ausschließlich innerhalb eines abgeschlossenen Bereichs befördert werden (§ 1 Abs 3 Z 1). Der unbestimmte Begriff „Bereich“ könnte zu Fehlinterpretationen führen, weil man darunter auch einen örtlichen Bereich (z.B. Produktionshalle, Werkstätte) innerhalb eines Betriebsgeländes verstehen könnte. Der ÖBB-Konzern spricht sich gegen jede damit verbundene Einschränkung der Ausnahme von der Anwendung aus.

Österreichische Bundesbahnen-Holding Aktiengesellschaft, FN 247642f, Handelsgericht Wien, DVR 2111136,
UID ATU58031338

./2

/4



Holding

Außerdem wäre es wünschenswert, das geschlossene Betriebsgelände durch Beispiele näher zu definieren. So ist z.B. im Eisenbahnbereich nicht geklärt, ob ein Verschubbahnhof oder eine Anschlussbahn als abgeschlossener Bereich zählt.

Weiters wird angeregt, eine Ergänzung dahingehend herbeizuführen, dass eine wirtschaftliche Nutzung dieses „Bereichs“ für die Ausnahme von der Anwendung des Gesetzes nicht von Bedeutung ist.

Zu § 2 GGBG:

Die dynamischen Verweisungen in § 2 GGBG statt der bisherigen statischen Verweisungen werden grundsätzlich befürwortet, weil nur dadurch sichergestellt werden kann, dass die jeweils gültige Fassung der Gefahrgutvorschriften, insbesondere die Regelung zur internationalen Beförderung gefährlicher Güter im Schienenverkehr (RID) und das Europäische Übereinkommen über die internationale Beförderung gefährlicher Güter auf der Straße (ADR), in Österreich angewendet werden können. In der Vergangenheit hat sich nur allzu oft gezeigt, dass Änderungen des Gefahrgutbeförderungsgesetzes aus verschiedenen Gründen nicht zeitgerecht erfolgten.

Als Beispiel sei die fehlende Novelle 2009 genannt, welche zur Folge hatte, dass sowohl die RID als auch das ADR 2009 im österreichischen Binnenverkehr bis zum Inkrafttreten der gegenständlichen Novelle aus rein nationalen Gesichtspunkten eigentlich gar nicht zur Anwendung gelangen hätten können.

Zu § 3 GGBG:

Bei § 3 Abs 2 Z 4 wurde im Änderungstext bei MEGC auf die Begriffsbestimmung „Gascontainer mit mehreren Elementen“ verzichtet, wohingegen in § 7 Abs 3 Z 5 bzw. § 37 Abs 2 Z 4 diese jedoch belassen wurde. Es wird daher angeregt, diese im Sinne einer einheitlichen Vorgangsweise auch bei § 3 Abs 2 Z 4 beizubehalten.

Zu § 11 GGBG:

Trotz Verständnis für die Notwendigkeit, das GGBG so kurz wie möglich zu halten, ist es unseres Erachtens nicht von Vorteil, gerade bei den Pflichten und Aufgaben des Gefahrgutbeauftragten auf die Bestimmungen in Unterabschnitt 1.8.3.2 a) ADR bzw. 1.8.3.2 b) RID zu verweisen.

Zugegebenermaßen wird dadurch eine längere Textpassage vermieden, andererseits muss jedoch auch bedacht werden, dass das ADR im RIS (Rechtsinformationssystem des Bundes) nicht abfragbar ist. Um zu den entsprechenden Informationen zu kommen, muss man entweder im Besitz einer aktuellen Ausgabe des ADR oder der RID sein oder das Wissen haben, wie man via Internet zu den entsprechenden Informationen gelangt.

Wir vertreten die Ansicht, dass die Anwender des GGBG im Sinne einer guten Publizität einen einfachen Zugriff zu den Aufgaben und Pflichten des Gefahrgutbeauftragten haben sollen.



Holding

Angemerkt werden darf, dass bei den Pflichten der anderen Beteiligten demgegenüber keine Verweisung auf die RID oder das ADR erfolgt ist.

Zu § 23 GGBG:

Der Absatz 1 kann ersatzlos entfallen, da die Pflichten des Absenders bereits im § 7 Abs 3 ausreichend definiert sind (auch im § 11 wurden Texte, die im ADR/RID zu finden sind, gestrichen).

Im Übrigen entspricht die angeführte Übergabe von Gefahrenkennzeichen nicht der Realität; eine solche würde den Betrieb lahm legen und ist auch in der RID nicht zu finden.

Zu § 37 GGBG:

Unternehmen, die keinen Gefahrgutbeauftragten benennen, sollten wieder - wie vor der letzten Novelle 2007 - mit einer Geldstrafe von € 750 bis € 50.000 belangt werden. Da keine Kontrollen stattfinden, ist es leider Realität geworden, dass viele Unternehmen auf einen Gefahrgutbeauftragten verzichten, da das derzeitige Strafausmaß (€ 110,-) wesentlich billiger kommt als die Kosten für die Etablierung eines Gefahrgutbeauftragten. Da eben die behördliche Kontrolle fehlt, sollte zumindest das Strafausmaß als gewisser Motivationseffekt erhöht werden.

Es wird höflich um Berücksichtigung dieser Stellungnahme ersucht.

Mit freundlichen Grüßen
Für die ÖBB-Holding AG
Dr. Katharina Günther e.h.