



Abteilung für Verkehrs- und Infrastrukturpolitik
Wiedner Hauptstraße 63 | 1045 Wien
T 0590900DW | F 05909004030
E verkehrspolitik@wko.at
W wko.at/vp

Bundesministerium für Verkehr, Innovation und
Technologie
zHd Herrn Mag. Othmar Krammer
Abt. II/ST8 Gefahrgut
Radetzkystraße 2
1030 Wien

Ihr Zeichen, Ihre Nachricht vom
GZ.BMVIT-151.126/0001-II/ST8
29.10.2010

Unser Zeichen, Sachbearbeiter
Vp 26655/08/10/RW/Sa
Mag. Robert Wunderl

Durchwahl
4031

Datum
13.12.2010

Entwurf einer Novelle zum Gefahrgutbeförderungsgesetz (GGBG-Novelle 2010)

Sehr geehrter Herr Mag. Krammer!

Die Wirtschaftskammer Österreich bedankt sich für die Übermittlung des Entwurfs einer Novelle zum Gefahrgutbeförderungsgesetz (GGBG-Novelle 2010) und nimmt wie folgt Stellung:

ALLGEMEINE BEMERKUNGEN

Durch die GGBG-Novelle 2010 erfolgt die längst überfällige Umsetzung der EU-Gefahrgutrichtlinie 2008/68/EG. Gleichzeitig wurden auch die internationalen Übereinkommen ADR, RID und ADN in der ab 1.1.2011 gültigen Fassung übernommen.

BESONDERE BEMERKUNGEN

Zu Art. 1 Z 3 (§ 1):

Der nunmehr verwendete unbestimmte Begriff „abgeschlossener Bereich“ könnte unseres Erachtens zu Fehlinterpretationen führen, weil darunter auch ein örtlicher Bereich (z.B. Produktionshalle, Werkstätte) innerhalb eines Betriebsgeländes verstanden werden könnte. Außerdem wäre es notwendig, den „abgeschlossenen Bereich“ durch Beispiele näher zu definieren. So ist z.B. im Eisenbahnbereich nicht geklärt, ob ein Verschubbahnhof oder eine Anschlussbahn als „abgeschlossener Bereich“ zählt.

Weiters fordern wir eine Ergänzung im Gesetz dahingehend, dass eine wirtschaftliche Nutzung dieses „abgeschlossenen Bereichs“ für die Ausnahme von der Anwendung des Gesetzes nicht relevant ist (siehe erläuternde Bemerkungen zu § 1 Abs. 3).

Wesentlich ist unseres Erachtens, dass allfällige behördliche Kontrollen auf Straßen ohne öffentlichen Verkehr nur in begründeten Anlassfällen erfolgen sollen. Generell ist anzumerken, dass Kontrolltätigkeiten auf dem Betriebsgelände (rein betrieblich genutzten Straßen) und in den Unternehmen bereits zu den Aufgaben der Gefahrgutbeauftragten (Überwachung der Vorschrifteneinhaltung, Beratung, Jahresberichte) gehören. Die Einhaltung bzw. Kontrolle der

Sicherheits- und Umweltstandards soll weiterhin nahezu vollständig durch Eigenkontrollen oder durch die Heranziehung externer Gefahrgutbeauftragter gewährleistet werden.

Zudem darf darauf hingewiesen werden, dass der neue Begriff „abgeschlossener Bereich“ nicht mehr mit den Begrifflichkeiten der StVO, des KFG und des FSG übereinstimmt.

Zu Art. 1 Z 4 (§ 2 Z 1-3):

Die Neufassung des § 2 wird ausdrücklich begrüßt.

Durch die dynamischen Verweisungen in § 2 anstatt der bisherigen statischen Verweisungen kann sichergestellt werden, dass die jeweils gültige Fassung der Gefahrgutvorschriften ADR, RID und ADN ohne Verzug in Österreich anzuwenden sind.

Zu überprüfen wäre zudem, inwieweit die dynamischen Verweisungen auf die Bestimmungen für Luftfahrt (in § 2 Z 5 wird auf die Vorschriften der ICAO-TI Edition 2009-2010 und 2011-2012 verwiesen) angewendet werden können. Gegebenenfalls sollte auch hier ein dynamischer Verweis erfolgen.

Zu Art. 1 Z 7 (§ 3):

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

In Analogie zu § 3 Abs. 2 Z 6 sollte die Reihenfolge von lit a) und b) in der Z 9 umgestellt werden.

Die auf Grund des ADR 2011 erfolgte Ausweitung dieser Pflichten auf Terminalbetreiber und Häfen stellt eine zusätzliche Belastung für den kombinierten Verkehr dar. Es sollte daher geprüft werden, ob das reine „Umschlagen“ von Gefahrgut durch Häfen, Kombiterminals, RoLa-Verladestellen, usw. im Rahmen der Be- und Entladung ausgenommen werden könnte.

Zu Art. 1 Z 20 (§ 7 Abs. 10):

Die neuen umfassenden Verpflichtungen für den Entlader werden in der Praxis meist den Lenker betreffen, insbesondere z. B. bei der Belieferung von Privatpersonen mit Heizöl, bei der Belieferung von Tankstellen, usw. Eine Klarstellung, wer in solchen Fällen als Entlader gilt, wäre zumindest in den erläuternden Bemerkungen sinnvoll.

Zu Art. 1 Z 21 (§ 10):

Derzeit kann der Landeshauptmann Unternehmen - z.B. bei Vorliegen bestimmter branchenspezifischer Gegebenheiten (Beförderungen kleiner Mengen über geringe Entfernungen durch Straßenmarkierer, Landesprodukthändler, ...) - firmenbezogene Ausnahmegenehmigungen befristet erteilen, wenn diese bei ihren innerstaatlichen Beförderungsvorgängen bestimmte Auflagen (Sicherheitsstandards) erfüllen. Mit der geplanten generellen Vorgehensweise (z.B. durch Festlegung von Standards in einer VO gem. § 10 GGBG) entfallen bürokratische Einzelgenehmigungsverfahren und ist daher die geplante Regelung zu begrüßen.

Zu Art. 1 Z 22 (§ 11):

Der Gefahrgutbeauftragte ist mittlerweile in ADR, RID und ADN umfassend beschrieben, sodass einige Bestimmungen im GGBG entfallen könnten. Wesentlich ist die Konkretisierung, dass kein Gefahrgutbeauftragter (innerhalb eines Monats nach Benennung) dem Verkehrsministerium bekannt zu geben ist, wenn nur sog. begrenzte Mengen befördert werden (gem. 1.8.3.2 lit a ADR). Unfallberichte müssen der Behörde nur auf Verlangen vorgelegt werden (im Gegensatz zu den Berichten gem. 1.8.5 ADR).

Obwohl die Vorschriften über den Gefahrgutbeauftragten im ADR enthalten sind, sollten diese Bestimmungen dennoch - auf Grund ihrer Bedeutung für die Praxis - im Detail im Gesetz dargestellt werden (Rechtssicherheit - Publizität).

Auch wenn die Formulierung in § 11 Abs. 1 2. Satz („in begrenzten Mengen“) ident ist mit der Formulierung in ADR/RID, ist sie doch irreführend, weil üblicherweise unter „begrenzten Mengen“ lediglich die Freistellung nach 3.4.6 verstanden wird. Es wäre daher sinnvoller, den Begriff „Freistellungen“ zu verwenden, weil dieser Begriff umfassender ist und auch umfassender verstanden wird.

Zu Art. 1 Z 23 (§ 12):

Mögliche Überschneidungen und Doppelgleisigkeiten durch Meldeverpflichtungen auf Grund anderer Rechtsvorschriften sind zu vermeiden (z.B. gemäß Unfalluntersuchungsgesetz oder Vorschriften der civil aviation safety authority). Im Sinne einer Verwaltungsvereinfachung und zur Vermeidung zusätzlicher Kosten sollte sichergestellt werden, dass jedes Zivilluftfahrtunternehmen nur eine Meldung zu übermitteln hat.

Zu Art. 1 Z 34 (§ 16):

In den §§ 16 und 17 kommt (auf Anregung von Bundes- und Landesbehörden) neu hinzu, dass zusätzlich zu den bisherigen Sicherheitsleistungen (Vorauszahlung für die Strafe bis 7.500,- Euro) auch die Einsatzkosten zu bezahlen sind, damit die Unterbrechung der Beförderung aufgehoben wird. Dies, weil insbesondere bei schweren Mängeln gelegentlich Einsatzkosten von Feuerwehren oder anderen Hilfsdiensten in beträchtlicher Höhe anfallen. Damit soll das Problem gelöst werden, dass die Behörden Einsatzkosten zur Behebung von Mängeln und daraus entstandener Schäden häufig zunächst selbst tragen und erst im Nachhinein versuchen können, diese wieder einzubringen.

Wir sehen hier jedoch die Gefahr, dass es durch eine derartige Regelung zu überbordenden, die Gefährdung nicht entsprechenden Einsätzen kommen kann. Keinesfalls darf die Ermittlung bzw. die Hinzurechnung von derartigen Einsatzkosten zu Verzögerungen führen.

Zu Art. 1 Z 45 (§ 25 Abs. 7, Z 4):

Im neuen § 25 Abs. 7 Z 4 muss das Wort „Laderate“ richtigerweise durch das Wort „Entladerate“ ersetzt werden, da § 7 Abs. 10 von den Verpflichtungen des Entladers handelt.

ABSCHLIESSENDE BEMERKUNGEN

Nachdem angenommen werden muss, dass das Gesetzgebungsverfahren nicht mehr vor Ende des Jahres abgeschlossen werden kann, sollte zumindest sichergestellt sein, dass die internationalen Übereinkommen ADR, RID, ADN 2011 jedenfalls noch vor Jahresbeginn 2011 im Bundesgesetzblatt kundgemacht werden. Durch eine zeitgerechte Kundmachung der Vorschriften vor dem 1. Jänner 2011 besteht sowohl bei den Unternehmen als auch bei den Kontrollorganen eindeutig Klarheit darüber, dass bei grenzüberschreitenden und nationalen Beförderungen die Anwendung der neuen Vorschriften ADR, RID, ADN 2011 rechtskonform ist.

Freundliche Grüße



Dr. Christoph Leitl
Präsident



Mag. Anna Maria Hochhauser
Generalsekretärin