



**BMVIT - IV/ST3 (Gefahrgut)**

Postanschrift: Postfach 201, 1000 Wien

Büroanschrift: Radetzkystraße 2, 1030 Wien

E-Mail: st3@bmvit.gv.at

Internet: www.bmvit.gv.at

(Antwort bitte unter Anführung der GZ.  
an die oben angeführte E-Mail-Adresse)



Bundesministerium  
für Verkehr,  
Innovation und Technologie

GZ. BMVIT-159.103/0001-IV/ST6/2015 DVR:0000175

An  
Ih. Verteiler

Wien, am 11.12.2015

**Betreff: Vollzug des GGBG und der internationalen Gefahrgutübereinkommen idF 2015**

Das BMVIT ersucht zur Klärung von Rechtsfragen im Zusammenhang mit den internationalen Gefahrgutregelungen idF 2015 sowie des Verhältnisses zu Bestimmungen des GGBG und zur Aktualisierung des Erlassbestands um Beachtung der nachfolgenden Darlegungen sowie um entsprechende Information und Anweisung der mit dem Vollzug des Gefahrgutrechts betrauten Organe.

Die Gliederung sowie die Abfolge von zunächst den wesentlichen Aussagen und dann kursiv dargestellten Erklärungen entspricht der des Gefahrguttransport-Vollzugserlasses 2007.

**FOLGENDE ERLÄSSE WERDEN AUFGEHOBEN:**

BMVIT-159.103/0001-II/ST8/2008 vom 7. Februar 2008

BMVIT-159.103/0001-II/ST8/2010 vom 26. Februar 2010

BMVIT-159.103/0002-IV/ST6/2011 vom 13. Oktober 2011

BMVIT-159.103/0001-IV/ST6/2013 vom 28. Juni 2013

**DERZEITIGE RECHTSLAGE:**

Anfang 2015 sind die mit 1.1.2015 völkerrechtlich in Kraft getretenen Änderungen des ADR (BGBl. III Nr. 44/2015), RID (BGBl. III Nr. 43/2015) und ADN (BGBl. III Nr. 8/2015) kundgemacht worden. Im Wege des § 2 GGBG gelten die aktuellen Fassungen für rein innerstaatliche Beförderungen gleichermaßen wie für grenzüberschreitende. Seit 1.7.2015 sind nur mehr diese anzuwenden.

In diese Kundmachungen sind diverse Addenda und Corrigenda teils bereits eingearbeitet, teils sind sie später erschienen. Weitere können nicht ausgeschlossen werden.

Seit Oktober 2014 ist die Verordnung (EU) Nr. 965/2012 in Österreich für den gewerblichen Flugbetrieb und die zuständigen Behörden in Kraft. Die Ausweitung auf andere Bereiche erfolgt gemäß der AOCV idF BGBl. II Nr. 200/2014 über die nächsten beiden Jahre.

Eine Anpassung des GGBG an die sich daher ständig ändernde Rechtslage hinsichtlich der Luftfahrt sowie die internationalen Gefahrgutübereinkommen ist in Ausarbeitung.

### **FOLGEN UND ANWEISUNGEN FÜR DEN VOLLZUG:**

Soweit nun Zusätzliches ins ADR, RID und ADN idF 2015 aufgenommen worden ist oder Widersprüche zwischen diesen einerseits und dem GGBG andererseits entstanden sind, gehen die Bestimmungen der Übereinkommen jenen des Gesetzes vor. Das betrifft insbesondere

- die Definition der gefährlichen Güter mit hohem Gefahrenpotential sowie die Ausnahme von den Sicherheitsbestimmungen (§ 12a (9)),
- die Nachweisbarkeit der Information des Beförderers durch den Absender (§ 7 (3) Z 2),
- die Sicherstellung der Dichtheit der Verschlüsse von Tanks (§ 7 (6) Z 6),
- die Instandhaltung der Tanks von Kesselwagen durch eine gemäß ATMF zertifizierte Stelle (§ 7 (7) Z 2),
- die nicht mehr stichprobenweise Kontrolle durch die Bahn am Abgangsort (§ 23 (2)),
- die neuen Verfahrensanforderungen für Befüller und Entlader von Kesselwagen (§ 23),
- die fristgerechte Anpassung der Schiffsstoffliste durch den Beförderer (§ 25 (1)),
- die Regelungen hinsichtlich der Evakuierungsmittel für das Verlassen von Binnenschiffen (§ 25) und
- die Streichung der Pflicht, die Kontrollliste an Bord mitzuführen (§ 27 (7)).

*Die Bestimmungen von ADR, RID und ADN stehen von sich aus für internationale Beförderungen auf Gesetzesebene, also im gleichen Rang wie jene des GGBG, und für innerstaatliche durch dessen § 2. Dem GGBG ist bis auf wenige bewusste Präzisierungen*

*nicht zu entnehmen, dass Parallelregelungen zu den genannten Übereinkommen dazu dienen, Abweichungen zu schaffen. Vielmehr sind sie aus praktischen Erwägungen übernommen und werden daher auch regelmäßig angepasst. Im Sinne einer richtlinienkonformen Auslegung treten sie daher gegenüber den entsprechenden gleichrangigen jüngeren Bestimmungen des ADR, RID und ADN zurück.*

Die für die Gefahrgutbeförderung im Luftverkehr zuständigen Behörden sind angewiesen, die Anwendung der ICAO-TI Edition 2015-2016 von allen Beteiligten zu akzeptieren - auch jenen, die (noch) nicht den Regelungen der Verordnung (EU) Nr. 965/2012 unterliegen.

*Diese Verordnung ist unmittelbar wirksam. Sie enthält eine dynamische Verweisung auf die jeweils gültigen Gefahrgutvorschriften der ICAO. Damit verdrängt sie die (derzeit veraltete) Verweisung in § 2 GGBG. Die übrigen an der Gefahrgutbeförderung im Luftverkehr Beteiligten sehen sich gezwungen, ebenfalls die aktuelle Ausgabe der ICAO-TI anzuwenden, weil sie nur mit Betreibern kontrahieren oder zusammenarbeiten können, die auf diese verpflichtet sind.*

### **ADR (und soweit zutreffend RID, ADN, IMDG-Code, ICAO-TI)**

#### **1.1.3 Voraussetzungen und Folgepflichten von Freistellungen**

Eine Reihe von Freistellungen ist damit verknüpft, dass als Bedingung oder Voraussetzung näher umschriebene Handlungen zu setzen oder zielbestimmte Maßnahmen zu treffen sind. Das BMVIT geht davon aus, dass nach dem Muster von 1.1.3.1 c) auch weniger geglückte Formulierungen (wie „vorausgesetzt“ in 1.1.3.1 a), b) und e)) zu verstehen sind. Der Freistellungstatbestand (z.B. „Beförderungen von (...) nicht näher bezeichneten Maschinen oder Geräten, die in ihrem inneren Aufbau oder in ihren Funktionselementen gefährliche Güter enthalten“) wird also nicht dadurch aufgehoben, dass jemand die geforderten Handlungen oder Maßnahmen (z.B. „die unter normalen Beförderungsbedingungen ein Freiwerden des Inhalts verhindern“) unterlässt. Vielmehr stellt dies einen gemäß § 37 (3) Z 7 GGBG strafbaren Verstoß gegen Verpflichtungen dar, die aus der Nutzung der Freistellung erwachsen.

In gleicher Weise sind etwa Versandstückbeförderung und Einhaltung der zulässigen Mengen Voraussetzungen für die Inanspruchnahme von 1.1.3.4 und 1.1.3.6, nicht aber die Unterweisung gemäß 1.3, oder für SV 598 dass es sich in lit. a) um neue und in lit. b) um unbeschädigte Batterien handelt, während die Ladungssicherung eine daran anknüpfende Anforderung an derartige Beförderungen ist.

#### **1.1.3.1 Maßnahmen gegen Freiwerden des Inhalts und Ladungssicherung**

Sind „Maßnahmen zu treffen, die unter normalen Beförderungsbedingungen ein Freiwerden des Inhalts verhindern“, kann nicht generell festgehalten werden, ob Ladungssicherung dafür

notwendig ist oder nicht. Diese Unterscheidung kann nur im Einzelfall getroffen werden. Danach richtet sich dann auch, ob der Mangel nach GGBG oder sonstigen Vorschriften abzuhandeln ist.

### **1.1.3.1 c) „Handwerkerbefreiung“**

In GZ 2009/03/0042 hat der VwGH erkannt, dass dann nicht von interner Versorgung auszugehen ist, „wenn die Beförderung durch einen Mitarbeiter des Unternehmens erfolgt, der das beförderte Gefahrgut für die von ihm - an jenem Ort, zu dem (oder von dem zurück) er das Gefahrgut befördert - auszuführende Tätigkeit benötigt. Führt der Unternehmer oder ein Mitarbeiter zu seinem Tätigkeitsort (etwa zu einer Baustelle oder zu einem sonstigen Ort, wo er außerhalb seines Unternehmens Arbeiten verrichtet) und führt er dabei das Gefahrgut mit sich, um es dort im Rahmen seiner Tätigkeit zu verwenden, so steht als wesentlicher Zweck der Fahrt das Erreichen des Arbeitsorts - unter Mitnahme der für die Tätigkeit erforderlichen Arbeitsmittel - im Vordergrund, sodass die "Handwerkerbefreiung" des Unterabschnitts 1.1.3.1. lit. c ADR zum Tragen kommt (sofern die in dieser Bestimmung genannten Mengenbegrenzungen eingehalten werden).“

Gegenstand des Verfahrens war die Beförderung eines IBC mit 400 Liter Diesel zu großen forstlichen Bringungsmaschinen. Dient sie deren Betankung und folglich auch der von Baggern und ähnlichem Gerät, ist das unter den oben erwähnten Voraussetzungen also nicht als Versorgungsfahrt zu verstehen.

*Als wesentlichen Unterschied zum seinerzeitigen Erkenntnis 2003/03/0214 bis 0216 hebt der VwGH hervor, dass dort der Lenker eines Lastkraftwagens das Behältnis auf dem Firmengelände befüllt hatte und damit zu einer Baustelle fuhr, um die dort eingesetzten firmeneigenen Baufahrzeuge zu betanken.*

*1.1.3.1c) spricht von „Lieferung“ und nicht „Mitnahme“ sowie von „Beförderungen, die von Unternehmen in Verbindung mit ihrer Haupttätigkeit durchgeführt werden“, verlangt diesen Konnex also nicht zwingend in einer einzigen natürlichen Person. Das BMVIT begrüßt diesen Ansatz dennoch als praktikable Klärung, die auch in anderen Ländern nicht unüblich ist.*

Auch Frächter dürfen unter Anwendung von 1.1.3.1 c) einen Werkstattwagen betreiben oder Reinigungsmittel für das Fahrzeug mitführen.

*Der Vollzugserlass 2007 hält fest: „Die jeweiligen Arten der Haupttätigkeit unterliegen somit keiner konkreten Beschränkung außer jener, dass es sich nicht um die Tätigkeit der Beförderung handeln darf.“ Das wird gelegentlich dahingehend missverstanden, dass diese Freistellung bei Unternehmen, die Gefahrgut unter Vollenwendung der Vorschriften befördern, zur Gänze ausgeschlossen sei. Gemeint ist jedoch nur, dass als Haupttätigkeit durchgeführte Beförderungen nicht unter diesem Titel freigestellt werden können.*

Die Verpackung muss einem der in Frage kommenden Typen in Teil 6 entsprechen, jedoch nicht UN-geprüft sein. Daher ist nach wie vor die Beförderung mit Entnahmeeinrichtungen zulässig, die typischerweise nicht Gegenstand einer derartigen Prüfung sind. Allenfalls bestehen dann erhöhte Anforderungen an die verlangten Maßnahmen gegen Freiwerden des Inhalts. Die Verpackung kann auch fix mit dem Fahrzeug verbunden sein.

*In der Fassung 2015 ist der Begriff „Verpackung“ mit „einschließlich Großpackmittel (IBC) und Großverpackungen“ ergänzt worden. Damit ist zugleich klargestellt, dass „Verpackung“ auch an dieser Stelle als terminus technicus der Gefahrgutvorschriften zu verstehen ist und nicht irgendwelche andere Behältnisse (wie Kübel, aber auch Tanks) verwendet werden dürfen.*

#### **1.1.3.1 e) Proben- als Notfallbeförderung**

Für die Beförderung von medizinischen Proben – auch hinsichtlich Ebola – bestehen in der Regel geeignete Vorschriften und ausreichende Zeitreserven. Die Notfallbeförderung durch Einsatzorganisationen wie Feuerwehr oder Rettung ist daher nur dann zulässig, wenn sie auf Grund besonderer Umstände erforderlich ist.

#### **1.1.3.1 f) ortsfester Lagerbehälter**

Der Begriff „ortsfester Lagerbehälter“ ist nicht näher bestimmt. Er umfasst jene Behälter, die zum Zweck der Lagerung der näher bezeichneten Stoffe gebaut und technisch wie rechtlich grundsätzlich geeignet sind oder dies zumindest waren.

Klar erscheint, dass der Lager- vom Transportbehälter abzugrenzen ist, dessen Anforderungen die Gefahrgutvorschriften regeln und der daher weder begrifflich noch systematisch von vorn herein einer Freistellung unterliegen kann.

*Ob alle anderen Behälter oder nur besonders qualifizierte („ortsfest“, „Lager“) davon erfasst sind, ist dagegen zunächst fraglich. Die aktuelle Bestimmung geht auf eine frühere zu „ortsfesten Druckbehältern“ in 1.1.3.2 f) zurück und hatte zum Ziel, der gleich gelagerten Problematik zu begegnen, meist Tanks, die Teile von Heizungs- oder Betriebsanlagen waren, zur Entsorgung befördern zu müssen. Der Gesetzgeber hatte also Behälter vor Augen, die zum Zweck der Lagerung gebaut und geeignet sind oder zumindest waren, nicht etwa irgendwelche Kübel oder Wannen.*

Keine Bedeutung kommt dagegen einer Unterscheidung nach ortsfesten und ortsveränderlichen Behältern zu, wie sie § 9 VbF vornimmt, nämlich ob sie „nach ihrer Bauart dazu bestimmt sind, betriebsmäßig auf nur einem Standort verwendet zu werden“ oder „auf verschiedenen Standorten verwendet oder vorübergehend aufgestellt zu werden“.

*Die Formulierung leitet sich vielmehr von der Vorgängerregelung in 1.1.3.2 f) her, wo der Begriff „ortsfest“ zur Abgrenzung von den ortsbeweglichen Druckbehältern dient, also der Transport- von den Lagerbehältern insgesamt.*

### **1.1.3.10 Leuchtmittel**

Aus dem Titel der Freistellung ist nicht abzuleiten, dass Leuchtmittel grundsätzlich und unabhängig von den sonst geltenden Kriterien einzustufen seien. Für nicht einzustufende Gegenstände sind ihre Anforderungen an die Beförderung dann auch bedeutungslos.

*Insbesondere handelsübliche, in Haushalten, Büros, Werkstätten etc. verwendete Leuchtstoffröhren sind im Regelfall weder aus Gründen des inneren Drucks noch des enthaltenen Edelgases und Quecksilbers einzustufen und daher auch nicht notwendigerweise gemäß 1.1.3.10 zu befördern. Diese Bestimmung wirkt sich daher auf die aktuellen Praktiken der Ver- und Entsorgungslogistik nicht aus.*

*Das SCETDG hat bei seiner Tagung im Juni 2015 den ausdrücklichen Ausschluss von Lampen aus der SV 366 abgelehnt. Es ist daher zu erwarten, dass die Auslegung des BMVIT über die nächsten beiden Jahre hinaus Bestand haben wird. Wie weit Länder mit gegenteiliger Ansicht diese bereits revidiert haben, ist nicht bekannt.*

### **Beförderung von Tank-Fahrzeugen auf Straßenfahrzeugen**

Ungereinigte leere und auch teilweise befüllte Tankfahrzeuge dürfen mittels anderer Straßenfahrzeuge nur befördert werden, wenn eine besondere Freistellung anwendbar ist (insbesondere 1.1.3.1 d)). Andernfalls ist die Beförderung nur mit einem Ausnahmebescheid gemäß § 9 GGBG zulässig.

*Die WP. 15 hat anlässlich ihrer 98. Tagung die Ansicht Österreichs bestätigt, dass das ADR auf derartige Beförderungen anwendbar ist, aber keine speziellen Bestimmungen dafür enthält. 1.1.3.2 b) und 1.1.3.3 b) regeln zwar die Beförderung von Straßenfahrzeugen mit Treibstoff im Betriebsmitteltank, nicht jedoch mit Gefahrgut als Ladung, während RID und ADN das sehr wohl berücksichtigen. Liegt also keine zulässige genuine Beförderungsart (wie Huckepackverkehr) vor, kommt nur in Tanks in Frage. Die Anforderungen an diese ließen sich auf derartige Beförderungen jedoch nur sehr bedingt anwenden, wofür den Vorschriften auch keine Veranlassung zu entnehmen ist.*

### **1.6.3.44 Weiterverwendung von Tanks mit Additivanlagen**

Es obliegt den Sachverständigen und Prüfstellen gemäß § 36 GGBG bei der Prüfung des Tanks festzustellen, ob der Weiterbetrieb angesichts des Sicherheitsniveaus der SV 664 vertretbar ist,

und bejahendenfalls die Zustimmung und allfällige Einschränkungen in der Tankakte zu vermerken.

*Auf Grund der bisherigen Erfahrungen mit Additivanlagen erscheint es weder notwendig, die Übergangsfrist auf ihr Minimum zu beschränken, noch tunlich, die Weiterverwendung generell unbefristet oder auf eine bestimmte Zeit zu gestatten. Da der Weiterbetrieb bis zu einer wiederkehrenden oder Zwischenprüfung jedenfalls zulässig ist, die auch die Additivanlage als Teil der Ausrüstung umfasst, kann die gegenständliche Beurteilung am besten durch die Sachverständigen und Prüfstellen bei dieser Gelegenheit erfolgen.*

#### **1.6.5.10 und 9.1.3.5 Zulassungsbescheinigungen ohne „MEMU“**

Werden für EX/II-, EX/III-, FL-, OX- oder AT-Fahrzeuge neue Zulassungsbescheinigungen ausgestellt, so müssen diese den – wenn auch zu streichenden – Eintrag „MEMU“ enthalten. Wird ein vor dem 31.12.2008 ausgestelltes Formular weiterverwendet, so ist es auch bei Verlängerung (auf der Rückseite) ohne diesen Nachtrag als gültig anzusehen.

#### **1.6.5.11 Weiterbetrieb von MEMU**

Das BMVIT zieht eine generelle Anerkennung des Weiterbetriebs von MEMU, die noch nicht nach den Vorschriften des ADR gebaut und zugelassen sind, nicht in Betracht. Statt dessen kann im Einzelfall beim Landeshauptmann eine Ausnahmebewilligung gemäß § 9 GGBG beantragt werden.

*Da gemäß § 36 (2) Z 3 Sprengmittelgesetz 2010 Mischladegeräte und ihre Trägerfahrzeuge auf öffentlichen Verkehrswegen nicht den Vorschriften des ADR sondern jenen des GGBG entsprechen müssen, ergeben sich aus der beschriebenen Vorgangsweise auch für diese Materie keine Probleme.*

#### **2.2.62.1.11 Medizinische oder klinische Abfälle**

Krankenhaus-Mietwäsche kann nach Verwendung als Abfall eingestuft werden. Rückwirkungen auf das Abfallwirtschaftsrecht oder aus diesem ergeben sich nicht.

*Die Definition für Abfall in 1.2.1 ist dadurch erfüllt, dass eine weitere unmittelbare Verwendung ausgeschlossen ist und Waschen eine Art der Aufarbeitung darstellt. Das ist allein dem Zusammenwirken gefahrgutrechtlicher Bestimmungen zu entnehmen, nur für diese wirksam und unabhängig davon, wie die Wäsche und der Umgang mit ihr nach abfallrechtlichen Aspekten zu beurteilen ist.*

### **Sondervorschrift 375 für UN 3077 und 3082 bis 5 l oder kg**

Die Freistellung wird in Österreich bis auf weiteres als absolut verstanden. Kennzeichnungen sind als Überkennzeichnungen (im Sinn des Vollzugserlasses 2007) ebenso wenig verboten, wie die Aufnahme ins Beförderungspapier. Beides bewirkt jedoch keine Einstufung.

*Allerdings wird damit der Eindruck erweckt, es handle sich um einzustufendes Gefahrgut! Werden die darauf anzuwendenden Vorschriften dann nicht eingehalten, führt das bei Kontrollen zu erhöhtem Aufklärungsbedarf. Dieser sollte daher möglichst von vorn herein zerstreut werden, etwa durch Überkleben der Kennzeichnung oder Hinweis auf die Menge je Innenverpackung oder auf SV 375 im Beförderungspapier.*

### **Sondervorschrift 376 letzter Absatz**

Bei den behördlich festzulegenden Bedingungen handelt es sich um Beförderungsgenehmigungen gemäß § 8 oder, wenn dies mit einer gewissen Allgemeingültigkeit erfolgen kann, um Verordnungen gemäß § 10 GGBG.

*Die Beförderung defekter oder beschädigter Lithium-Zellen oder –Batterien, die mit besonderen, näher beschriebenen Gefahren verbunden ist, bedarf derartiger Festlegungen. Ausnahmegenehmigungen gemäß § 9 GGBG kommen nur dann in Betracht, wenn SV 376 nicht in der vorgesehenen Weise ergänzt, sondern von dieser auf Grund besonderer Umstände überhaupt abgewichen werden soll.*

Diese Bedingungen gelten (anders als die Genehmigung gemäß der früheren SV 661) nur jeweils in dem Staat, der sie festgelegt hat, und nicht zugleich auch für die übrigen Vertragsstaaten. Es ist geplant, dem mit einer Sondervereinbarung gemäß 1.5 ADR/RID zu begegnen.

### **5.2.1.8.3 - Kennzeichen für umweltgefährdende Stoffe**

Dem Chemikalienrecht folgend weicht das Symbol in den Gefahrgutübereinkommen idF 2011 geringfügig vom vorherigen ab. Mangels unterschiedlicher Konsequenzen und Verwechslungsgefahr mit anderen Zeichen sieht es das BMVIT nicht als erforderlich an, die älteren in Anlehnung an 1.6.1.30 vor Ende 2016 zu beanstanden.

### **5.2.2.2.1.1.1, 5.3.1.1.1 Begrenzungslinie für Gefahr- und Großzettel**

Als Begrenzungslinie kann beispielsweise auch eine farblich geeignete Halterung fungieren, in der die Tafel mit dem Großzettel steckt.

Die "Linie" in 5.2.2.2.1.1.2 und 5.3.1.7.1 heißt im englischen Text "line", im authentischen französischen "ligne", die "äußere Begrenzungslinie" in 5.2.2.2.1.1.1 und 5.3.1.1.1 "outer boundary line", während dort auf Französisch verlangt wird, dass die Zettel "être entourées d'une bordure en trait continu ou discontinu", was weiter ausgelegt werden kann, als es der deutsche Text nahelegt. Bestimmte Farben sind für diesen äußeren Rand nicht festgelegt.

Erachtet man die Halterung nicht als Möglichkeit der Begrenzungslinie, müsste man sich überdies damit auseinandersetzen, ob sie nicht selbst als kontrastierender Hintergrund in Frage kommt.

Ziel der Bestimmung ist, dass der Gefahr- oder Großzettel als solcher in Erscheinung tritt und nicht kontrastlos im Hintergrund aufgeht. Vergleicht man die Wirkung einer entsprechenden Halterung (etwa silbergrau gegen rot) mit jener der inneren Linie, so wäre von deren Verdoppelung keine Verbesserung zu erwarten.

#### **5.4 Unterschriften**

In den Gefahrgutregelwerken werden gelegentlich Unterschriften auf Dokumenten verlangt (z.B. 5.4.1.6.1 IMDG-Code, 5;4.1.6.1 ICAO-TI). Wird ein Faksimile in Abhängigkeit von nationalen Vorschriften erlaubt, so ist das für Österreich unter Rückgriff auf einschlägige frachtrechtliche Bestimmungen als zulässig zu verstehen.

Diese Rechtsansicht stützt sich auf § 426 UGB, dRGBI. S 219/1897; Art. 14 des Übereinkommens der Vereinten Nationen von 1978 über die Beförderung von Gütern auf See, BGBl. Nr. 836/1993; Art. 6 des Abkommens zur Vereinheitlichung von Regeln über die Beförderung im internationalen Luftverkehr (Warschauer Abkommen), BGBl. Nr. 286/1961.

#### **5.4.1.1.1 Übereinstimmung von Beförderungspapier und Ladung**

Aus dem Beförderungspapier muss sich der aktuelle Status der Ladung ergeben.

Der Wortlaut „für jeden zur Beförderung aufgegebenen Stoff oder Gegenstand“ wird gelegentlich so verstanden, dass auf- und im Beförderungspapier angegebene Gefahrgüter nicht an Bord sein müssten. Die Formulierung darf aber nicht überbewertet werden. Sie geht auf das Frachtrecht zurück und greift schon dann zu kurz, wenn Gefahrgut befördert wird, ohne dass es jemand anderer aufgegeben hat. Sowohl die detaillierten Anforderungen an die Umschreibung der Ladung in 5.4.1.1.1 selbst als auch das Anknüpfen an der Beförderung in Folgebestimmungen (etwa 5.4.1.1.3 bis 5 und 5.4.1.1.13) lassen erkennen, worauf 5.4.1.4.1 Satz 2 und 5.4.1.4.2 Satz 2 und 8.1.2.1 a) teils ausdrücklich abzielen, nämlich die Übereinstimmung von Ladung und Dokumentation.

*Nur bei korrekter Information der Kontrollorgane und vor allem der Einsatzkräfte ist der Schutz vor den Gefahren gefährlicher Güter als Zweck der Vorschriften insgesamt erreichbar. Der VwGH legt seinem Erkenntnis 2008/03/0176 demgemäß auch ganz selbstverständlich eine entsprechende Sichtweise zu Grunde.*

*(Eine Ausnahme könnte sich allenfalls aus 5.4.1.4.2 Satz 1 ergeben, soweit Kopien zulässig sind.)*

#### **5.4.1.1.1 f) Bem.1 Gesamtmenge je Beförderungskategorie**

Die Angabe der Gesamtmenge gefährlicher Güter je Beförderungskategorie ersetzt die in f) verlangte nicht sondern ergänzt sie. Da sich die Höchstmenge der einzelnen Beförderungskategorien nach unterschiedlichen Größen bemisst, kann auf die Angabe einer Maßeinheit verzichtet werden. Der Verdeutlichung dienende zusätzliche Angaben wie z.B. "Beförderungskategorie", "Menge gemäß Fußnote a", Zwischensummen und die gesamte Berechnung gemäß 1.1.3.6.4 sind jedoch zulässig.

#### **5.4.3 - schriftliche Weisungen**

Beispiele für geeignete schriftliche Weisungen in mehreren Sprachen finden sich auf der Homepage der UNECE: [http://www.unece.org/trans/danger/publi/adr/adr\\_linguistic\\_e.html](http://www.unece.org/trans/danger/publi/adr/adr_linguistic_e.html). Sie sind jedoch nicht die einzig zulässigen. Schon aus dem Begleittext zum deutschsprachigen Muster ist ersichtlich, dass regionale Unterschiede in Orthographie und Terminologie unerheblich sind. Aber auch Ausführungen, die sich von diesen in sonstiger geringfügiger und nicht sinnstörender Weise unterscheiden, sind anzuerkennen. Das umfasst etwa Schreibfehler, Satzstellungen, Schriftgrößen, die Gestaltung von Überschriften, farbige Hinterlegungen, oder die Verwendung der Begriffe „explodieren“ und „bersten“ für Druckgefäße.

Formatangaben bestehen keine. Grenzen ergeben sich selbstverständlich aus der Les- und Verstehbarkeit für die Fahrzeugbesatzung.

Dass sich Notfallfluchtmasken in den entsprechend gekennzeichneten Fahrzeugen befinden müssen, ist ein redaktionelles Versehen. Wie bei den anderen Ausrüstungsgegenständen ist auch hier die Beförderungseinheit gemeint.

#### **5.4.4.1 - Aufbewahrung von Informationen über die Beförderung**

Da insbesondere der Absender nur die Informationen für das Beförderungspapier liefern, aber nicht unbedingt selbst eines haben muss, geht das BMVIT davon aus, dass jeder Beteiligte nur die Informationen aufzubewahren braucht, über die er auch zu verfügen hat.

### **8.1.5.3 Kanalschutz**

Anstatt einer Abdeckung, die auf die Öffnung gelegt wird, sind auch solche Ausrüstungen zulässig, die das Einfließen dadurch verhindern, dass man sie um sie herum legt.

*Die deutsche Fassung des ADR verlangt zwar eine „Kanalabdeckung“, die authentische französische jedoch „une protection de plaque d’égout“, also einen Schutz, dessen Funktionsweise nicht näher umschrieben ist.*

### **9.2.2.3 Betätigungseinrichtungen für Batterietrennschalter**

Nur eine Betätigungseinrichtung des Batterietrennschalters ist erforderlich, nämlich jene im Fahrerhaus. Zusätzliche – etwa zur Betätigung von außen – sind erlaubt, aber nicht vorgeschrieben.

*Mit der Restrukturierung des ADR wurde die bis dahin vorgeschriebene Betätigungsmöglichkeit außerhalb des Fahrzeuges fallen gelassen, da es in einigen Staaten zu missbräuchlicher Verwendung durch Dritte gekommen ist und der Vorteil für Einsatzkräfte bei schweren Unfällen auch nur bedingt gegeben war (umgestürztes Fahrzeug, Auffahrunfall).*

## **GGBG**

### **§ 9 Ausnahmegewilligungen**

Ausnahmegewilligungen im Landverkehr, die über einzeln umschriebene Beförderungsfälle hinausgehen, sind zu befristen.

*Die nationalen Vorschriften, so auch die des GGBG, sind unionsrechtskonform auszulegen. Art. 6 (5) der Richtlinie 2008/68/EG über die Beförderung gefährlicher Güter im Binnenland lautet: „Jeder Mitgliedstaat kann ausnahmsweise, und sofern die Sicherheit nicht gefährdet ist, Einzelgenehmigungen erteilen für gemäß dieser Richtlinie untersagte Transportvorgänge gefährlicher Güter auf seinem Hoheitsgebiet oder für die Durchführung dieser Transportvorgänge unter anderen als den in der Richtlinie festgelegten Bedingungen, sofern diese Transportvorgänge klar bezeichnet und zeitlich begrenzt sind.“*

### **§ 13 (1a) Z 2 und 3 Kontrollpflicht des Beförderers**

In seinem Erkenntnis GZ 2005/03/0010 legt der VwGH dar, dass der Beförderer dafür verantwortlich ist, „eine Sichtprüfung durchzuführen, in deren Rahmen er offensichtliche Mängel von Fahrzeugen und Ladung wahrzunehmen hat. Unterlässt er diese Sichtprüfung, so verstößt er damit gegen § 27 Abs 1 Z 1 (Anm.: nunmehr § 37 (2) Z 8) iVm § 13 Abs 1a Z 3 GGBG, wobei es

nicht darauf ankommt, ob überhaupt ein offensichtlicher Mangel der Ladung festzustellen gewesen wäre oder ob der Mangel in der Verletzung einer oder mehrerer Bestimmungen des ADR gelegen ist.“ Bei Kontrollen festgestellte Fahrzeug- und Ladungsmängel dürfen daher „nicht als voneinander getrennte, selbstständige Verwaltungsübertretungen“ vorgeworfen werden.

„Gleiches gilt für (...) Verstöße gegen § 13 Abs 1a Z 2 GGBG, wonach der Beförderer sich vergewissern muss, dass die vorgeschriebenen Unterlagen in der Beförderungseinheit mitgeführt werden; auch bezüglich dieser Verpflichtung liegen nicht mehrere gesonderte Verstöße gegen die Vergewisserungspflicht vor, wenn mehrere vorgeschriebene Unterlagen nicht mitgeführt wurden.“

### **§ 14 (2) S. 1 ungültiger Schulungsnachweis**

Wird ein Schulungsnachweis ausgestellt, ohne dass der Veranstalter oder der Teilnehmer die dafür erforderlichen Voraussetzungen erbracht hat, so ist diese Bescheinigung ungültig. Das heißt, sie gilt nicht als Nachweis einer entsprechenden Schulung.

Das ist insbesondere dann der Fall, wenn der Veranstalter über keine Anerkennung (mehr) verfügt, etwa nach Zustellung des Bescheides mit dem sie unter Ausschluss der aufschiebenden Wirkung der Berufung gemäß § 14 (5) GGBG widerrufen worden ist oder wenn keine erfolgreiche Teilnahme an einer Schulung stattgefunden hat.

Das Gefahrgutrecht sieht einen Verfall derartiger „Bescheinigungen“ nicht vor. Inwieweit die Einziehung gemäß § 26 StGB oder eine Sicherstellung gemäß den §§ 110 ff StPO in Frage kommt, ist von den Strafgerichten und der Staatsanwaltschaft zu beurteilen.

Soweit es weder zu einer Abnahme noch zu einer freiwilligen Abgabe kommt, wären jedenfalls das BMVIT und die Kontrollbehörden über die verbliebenen bekannt gewordenen Inhaber zu informieren. Sollten deren Arbeitgeber nicht bereits in die Erhebungen der Strafbehörden involviert worden sein, wären auch diese von der Ungültigkeit der Bescheinigungen in Kenntnis zu setzen.

*§ 14 (2) S. 1 GGBG ist keineswegs so zu verstehen, dass das bloß eine verbotene, jedoch rechtswirksame Handlung wäre. Es versteht sich von selbst, dass mit einer unzulässig ausgestellten Bescheinigung nicht gültig etwas nachgewiesen werden kann, was nicht stattgefunden hat. 8.2.1.6 ADR lässt dieses Ziel ebenfalls klar erkennen.*

*Mit einer derartigen Handlung wird nicht nur der Tatbestand des § 37 (1) Z 2 GGBG erfüllt. Das entgeltliche Ausstellen ungültiger Bescheinigungen ohne Mitwissen der Empfänger scheint darüber hinaus insbesondere als Betrugsdelikt von strafrechtlicher Relevanz zu sein.*

### **§ 14 (5) Einschränkung der Anerkennung**

Sieht das GGBG vor, dass die Anerkennung zu widerrufen ist, wenn die Voraussetzungen für die Erteilung nicht mehr gegeben sind, so scheint es sachgemäß, im Wege eines Größenschlusses auch Einschränkungen – etwa hinsichtlich des Lehrpersonals - vornehmen zu können. § 22 (7) GGBV geht gleichfalls von diesem Verständnis aus.

### **§ 14 (6) Weitergeltung von eingeschränkten GG-Lenkerbescheinigungen des Heeres**

Sind GG-Lenkerbescheinigungen des Heeres auf Klasse 1 und 3 eingeschränkt, so ist davon auszugehen, dass auch diese den Voraussetzungen von Satz 1 entsprechen. Sie gelten daher gemäß Satz 2 über den Aktiv- und Milizstand hinaus, können aber nicht gemäß Satz 3 zivil verlängert werden.

*Ab 2011 eröffnet das ADR den Vertragsstaaten ausdrücklich die Möglichkeit, die Lenkerausbildung auf bestimmte Klassen oder UN-Nummern einzuschränken. Schon bisher hat die WP.15 derartige Modelle als nicht unbedingt ADR-widrig anerkannt. Das ist auch Ausbildungen des Heeres zugute zu halten, wenn das GGBG verlangt, dass diese (nur) dem ADR genügen müssen. Für den zivilen Bereich haben aber weder GGBG noch GGBV diese Möglichkeit eröffnet, sodass auch eine Verlängerung nicht in Betracht kommt.*

### **§ 22 (1) - Übermittlung von Daten nach Straßenkontrollen**

Die in § 22 (1) genannten Behörden brauchen die Daten gemäß Anhang III der Richtlinie 95/50/EG nicht mehr an das BMI zu übermitteln.

*Die Europäische Kommission hat nach Vorgesprächen im Gefahrgutausschuss gemäß der Richtlinie 2008/68/EG in einer Empfehlung zur Berichterstattung über die Kontrolle von Gefahrguttransporten auf der Straße festgelegt, dass der für den Bericht maßgebliche Begriff der „verhängten Sanktionen“ folgendermaßen zu verstehen ist:*

*„1.5. Anzahl der verhängten Sanktionen nach Art der Sanktion*

*Anzahl und Art der gemeldeten Sanktionen sollen die Entscheidungen des Vollzugsbeamten auf der Straße widerspiegeln, unabhängig von späteren Entscheidungen der Justiz.“*

*Das BMI sieht sich somit im Stande, die für den Bericht erforderlichen Daten ausschließlich auf internen Kommunikationswegen zu erlangen.*

### **§ 32 (1) und (6) und § 33 - Personalschulung für Abfertigungsagenten**

§ 32 (6) letzter Satz bedeutet nicht, dass Personalschulungen für Abfertigungsagenten nie einer Anerkennung bedürfen. Wie aus § 32 (1) klar hervorgeht, kommen auf sie die Bestimmungen des § 33 (1) Z 2 sehr wohl zur Anwendung.

### **§ 37 (2) Bestimmung der Gefahrenkategorie im Strafverfahren**

Die Zuordnung von Verstößen zu Gefahrenkategorien hat nach den Kriterien zu erfolgen, die in § 15a genannt sind. Sie muss Gegenstand des Verfahrens sein und darf weder ohne weiteres den in der Anzeige übermittelten Verdacht übernehmen, der häufig der Einstufung des Mangels gemäß Mängelkatalog bei der Kontrolle folgt, noch diesem Katalog selbst.

*Das Feststellen von Mängeln bei einer Kontrolle und die daraufhin zu setzenden Maßnahmen sind grundverschieden von der Frage, wer in welchem Maß dafür zur Verantwortung zu ziehen ist.*

*Der VwGH erläutert das in GZ 2008/03/0115 folgendermaßen: „Der vom Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie ausgearbeitete Mängelkatalog enthält lediglich Empfehlungen für die Einstufung von Mängeln, stellt aber keine verbindliche Rechtsvorschrift dar; dies macht auch der Mängelkatalog selbst deutlich, in dem ausdrücklich betont wird, dass es auf Grund der Umstände im Einzelfall auch zu einer anderen Beurteilung kommen kann“.*

*Weiters zitiert er dazu wörtlich als „zutreffend“ aus dem Vorwort des Mängelkatalogs, in dem es heißt: „Da dieser Mängelkatalog in erster Linie für die Maßnahmen im Zuge einer Kontrolle erstellt worden ist, darf die Einstufung eines Mangels in allfälligen Strafverfahren nicht ungeprüft übernommen werden. Vielmehr ist eigenständig zu erheben und zu beurteilen, ob dem betreffenden Mangel ein Verstoß gegen die Vorschriften zu Grunde liegt und wie dieser gegebenenfalls gemäß § 27 (3) (Anm.: nunmehr § 37 (2)) GGBG zu qualifizieren ist.“*

### **§ 37 (4) Sicherheit (Verfall gemäß § 37a (5) iVm § 37 (5) VStG)**

Früheren Erkenntnissen folgend führt der VwGH in GZ 2009/03/0052 bis 0053 aus:

*„Der Verfall einer vorläufigen Sicherheit kann gemäß § 37 Abs 5 VStG (alternativ) darauf gestützt werden, dass entweder die Strafverfolgung oder der Vollzug der Strafe unmöglich ist. Auf den zweiten Fall (Unmöglichkeit des Vollzugs der Strafe) kann der Ausspruch des Verfalls aber erst dann gestützt werden, wenn bereits eine Strafe verhängt wurde.“*

*Dies ergibt sich für den VwGH nicht nur aus dem Wortlaut (Arg: "Vollzug der Strafe"), sondern auch daraus, dass die vorläufige Sicherheit gemäß § 37a VStG die Durchführung des Strafverfahrens und/oder den Vollzug der Strafe sichern, nicht aber ersetzen soll. Anderes wäre mit Art 6 MRK nicht zu vereinbaren.*

*Ist die Durchführung eines Strafverfahrens möglich (bei entsprechender Mitwirkung des Beschuldigten auch ohne Bestehen eines Rechtshilfeübereinkommens), darf ein Verfall also nicht schon unter Berufung auf die Unmöglichkeit des Vollzugs einer allfällig zu verhängenden Strafe ausgesprochen werden.*

*Im Übrigen ist auf das EU-Verwaltungsstrafvollstreckungsgesetz sowie das Durchführungsrundschreiben vom 6. November 2008, BKA-603.968/0015-V/1/2008, samt Anlagen und Ergänzungen zu verweisen (<http://www.bka.gv.at/site/4625/default.aspx>).*

## **GGBV**

### **§§ 2 und 15 (4) Z 3 Lehrpersonen**

Eine Lehrperson, die bereits in einem Anerkennungsbescheid aufscheint, darf (soweit das nicht zivilrechtlich eingeschränkt wurde) im selben Umfang von einem anderen Veranstalter eingesetzt werden. Dieser hat dies nur dem Landeshauptmann, der seinen Anerkennungsbescheid erlassen hat, mitzuteilen. Einer Befassung der übrigen Landeshauptleute i. S. der §§ 11 (6) S. 3 und 14 (3) S. 3 GGBG bedarf es dabei nicht.

### **§§ 5 und 18 Qualifikationen des Lehrpersonals**

Vertrauenswürdigkeit ist für die Eignung von Lehrpersonal für die Gefahrgutbeauftragten- und -lenkerausbildung nicht ausdrücklich gefordert. Der Landeshauptmann hat jedoch nicht nur die ausdrücklich genannte Sachkenntnis und didaktische Befähigung zu berücksichtigen.

*Der Anerkennungsbescheid hat unter anderem Namen, Geburtsdaten, Anschriften und Sachgebiete des Lehrpersonals zu umfassen (§§ 2 (2) und 15 (2) GGBV). Dem Antrag sind zu diesem Zweck Unterlagen über die Qualifikationen des Lehrpersonals beizufügen (§§ 2 (3) und 15 (3) GGBV). Darin sind Nachweise über dessen ausreichende Sachkenntnisse und didaktische Befähigung zu erbringen (§§ 5 und 18 GGBV). Vertrauenswürdigkeit ist anders als beim Schulungsveranstalter (§§ 3 Z 2 und 16 Z 2 GGBV) nicht verlangt.*

*Der Landeshauptmann hat bei der Anerkennung die Eignung des Lehrpersonals zu beurteilen (§§ 11 (7) und 14 (3) GGBG, §§ 2 und 15 GGBV) und sich dabei von ADR, GGBG und GGBV leiten zu lassen. Dies umfasst sowohl deren konkrete Anforderungen, als auch die Zielsetzungen, die daraus hervorgehen. Die Behörde ist damit nicht frei in ihrer Entscheidung, ob sie eine Lehrperson anerkennt, jedoch auch nicht ausschließlich an den Inhalt der §§ 5 und 18 GGBV gebunden. Lehnt sie nun jemand aus anderen Gründen ab, wird sie das aufwendiger darlegen müssen, um dem Rechtsanspruch des antragstellenden Veranstalters zu begegnen. Es scheint aber durchaus nachvollziehbar, jemand Qualifikation zu bezweifeln, Gefahrgutlenker oder -beauftragten die Bedeutung der Gefahrgutvorschriften zu vermitteln, der etwa in dringendem Verdacht steht, diese selbst mehrfach und massiv seinem eigenen wirtschaftlichen Vorteil untergeordnet zu haben.*

### **§ 15 (3) Lehrpläne für Gefahrgutlenkerschulung**

Der in der Anlage wiedergegebene Muster-Lehr- und Zeitplan kann der Anerkennung von Standard-Lehrgängen zugrunde gelegt werden.

*Das von W und OÖ vorgelegte Muster wurde von der Tagung der Gefahrgutländerreferenten 2014 einhellig begrüßt und steht zur freiwilligen Anwendung zur Verfügung. Den Antragstellern bleibt es selbstverständlich unbenommen, auch andere Pläne zur Anerkennung vorzulegen. Das BMVIT erwägt überdies die rechtliche Verankerung des Abschnitts „Durchführung und Umsetzung“ in der GGBV.*

### **§§ 23 bis 23b Gefahrgutlenker-Prüfung**

Selbstprüfung ist unzulässig. Andere Überschneidungen zwischen Veranstalter, Lehrperson, Prüfer und Teilnehmer sind vorstellbar, wenn Interessenskonflikte wirksam ausgeschlossen sind.

*Fragen zu beantworten, die man sich mit großer Freiheit selbst stellen kann, ist von vorn herein nicht als Prüfung zu verstehen. 8.2.2.7.1.3 ADR verlangt überdies ausdrücklich, dass den Kandidaten die Fragen vor der Prüfung nicht bekannt sein dürfen. Dieses Kriterium ist auch in allen anderen Konstellationen zu berücksichtigen.*

*Gleich problematisch ist der Fall, dass der zu prüfende Teilnehmer maßgeblichen Einfluss auf den Prüfer hat. Diesbezügliche Bedenken müssen im Einzelfall insbesondere aus der inneren Organisation und dem Schulungs- und Prüfprogramm des Veranstalters zu zerstreuen sein.*

*Lehrt jemand innerhalb einer Schulung selbst, schließt das die Teilnahme an derselben nicht aus.*

Den Teilnehmern ist Einsicht in ihren Prüfungsbogen zu gewähren, wenn sie dies wünschen.

*Dieses Recht ist nicht ausdrücklich normiert. Das BMVIT erachtet es aber als selbstverständlich, den Teilnehmern die Grundlagen für ihre Beurteilung zugänglich zu machen. Detaillierte Regelungen in anderen Rechtsbereichen sind nicht als konstitutiv und Grundlage eines Gegenschlusses zu verstehen, sondern nur im Sinne einer Ausgestaltung dieses Rechts. Im Übrigen können Meinungsverschiedenheiten, die in Beschwerden bei der Aufsichtsbehörde münden, als Mittel der Qualitätskontrolle hilfreich sein.*

### **§ 23c Gefahrgutlenker-Schulungsbescheinigung**

Aus Abs. 1 geht hervor, dass die Anforderungen für den Zugang zum Bestellsystem bei neuen Anerkennungen im Bescheid gemäß § 15 mitzuerledigen sind. Auch Änderungen dieser Daten sind der BRZ GmbH zu übermitteln.

Bei den gemäß Abs. 3 einzuscannenden Lichtbildern ist keine Nachbearbeitung durch andere Stellen vorgesehen. Die Schulungsveranstalter sollten daher

- die Teilnehmer darauf hinweisen, dass ungeeignete Lichtbilder die Akzeptanz ihrer Bescheinigungen bei Kontrollen beeinträchtigen könnten,
- auf welche in der Art von Passbildern mit möglichst guten Kontrastwerten drängen und
- mit den im Bestellsystem zur Verfügung stehenden Hilfsmitteln einen Ausschnitt wählen, mit dem der Kopf nicht nur vollständig sondern auch formatfüllend erscheint.

### **Fernunterricht**

Schulungsprogramme, die Fernunterricht vorsehen, sind zulässig, bedürfen jedoch einer Ausgestaltung, die die Einhaltung der gesetzlichen Mindestdauer der Schulung sicherstellt.

*Das ADR sieht bei der Schulung von Gefahrgutlenkern gewisse Mindestansätze an Unterrichtseinheiten vor und § 17 GGBV folgt dem. Daraus wird immer wieder geschlossen, dass Fernunterricht grundsätzlich unzulässig sei.*

*Wie aus <http://www.unece.org/trans/doc/2005/wp15/TRANS-WP15-183e.doc> ersichtlich, teilt die WP.15 diese Meinung nicht. Vielmehr sei diese Möglichkeit zur Zeit der Abfassung der Bestimmungen nicht mitbedacht worden. Wird sie eröffnet, müsse dies aber besonders überwacht werden.*

*Das BMVIT hat diese Auslegung mitgetragen und in der Folge mit dem Landeshauptmann von Wien und einem Schulungsveranstalter ein Modell entwickelt, bei dem davon auszugehen war, dass es diesen Anforderungen entspricht. Es sollte in einer GGBV-Novelle folgendermaßen die Grenzen des Zulässigen abstecken:*

*„§ 17 werden folgende Abs. 6 und 7 angefügt:*

*„(6) Für die gemäß Abs. 1 mindestens zu berücksichtigenden Unterrichtseinheiten darf Fernunterricht höchstens in folgendem Ausmaß vorgesehen werden.“*

#### *1. Erstschulung*

- |                                       |                      |
|---------------------------------------|----------------------|
| <i>a) Basiskurs .....</i>             | <i>4 UE Theorie,</i> |
| <i>b) Aufbaukurs Tank .....</i>       | <i>3 UE Theorie;</i> |
| <i>2. Auffrischungsschulung .....</i> | <i>3 UE Theorie.</i> |

*(7) Sieht das Schulungsprogramm Fernunterricht gemäß Abs. 6 vor, so hat es auch eine Methode der Lernkontrolle zu umfassen, deren Ergebnisse jedenfalls vor Beginn des Präsenzunterrichts festzustellen und auszuwerten sind.“*

*In § 22 wird folgender Abs. 3a eingefügt:*

*„(3a) Der Veranstalter hat bei einem Lehrgang mit Fernunterricht gemäß § 17 Abs. 6 und 7 die Ergebnisse der Lernkontrolle der Teilnehmer zu überprüfen und in der Schulung auf falsch beantwortete Fragen einzugehen.“*

*§ 22 Abs. 5 lautet:*

*„(5) Der Veranstalter hat die Verzeichnisse gemäß Abs. 4, die Ergebnisse der Lernkontrollen gemäß § 17 Abs. 7 sowie die schriftlichen Prüfungen und Aufzeichnungen gemäß §§ 23a und 23b mindestens sieben Jahre lang aufzubewahren und, soweit dies in § 14 GGBG vorgesehen ist, ohne Aufforderung in der vorgeschriebenen Art und Weise zu übermitteln, sonst auf Verlangen vorzulegen. Ist die Anerkennung erloschen, so sind die vorgenannten Unterlagen dem Landeshauptmann ohne Aufforderung zur Hinterlegung für Kontrollzwecke und zur Ausstellung von Duplikaten der Bescheinigungen gemäß § 23 zu übersenden.“*

*§ 23a werden folgende Abs. 4 und 5 angefügt:*

*(...)*

*(5) Erfolgte der Lehrgang mit Fernunterricht gemäß § 17 Abs. 6 und 7, so hat die Prüfung auch entsprechende Fragen aus dem Lehrinhalt des Fernunterrichts zu umfassen.“*

*Das Modell hat sich insofern nicht bewährt, als die Eingangs-Lernkontrolle häufig darauf schließen ließ, dass der Fernunterricht nicht genutzt worden war. Damit wäre ein Ausschluss vom Kurs oder dessen Verlängerung nötig geworden, was für Schulungsveranstalter aber schwer zu verwirklichen ist und letztlich zu verkürzten Ausbildungen führt. Ohne zusätzliche Maßnahmen, wie etwa behördliche Kontrollen, kann das Modell daher nicht mehr empfohlen und in die GGBV aufgenommen werden.*

## **5. Abschnitt - Schulung von an der Beförderung gefährlicher Güter im Rahmen der Zivilluftfahrt beteiligten Personen**

Die Bestimmungen über die Anerkennung von Schulungen sind in Einklang mit den Bestimmungen des GGBG idgF zu vollziehen. Sieht dieses keine Anerkennungen mehr vor, sollen sie und die dafür notwendigen Voraussetzungen auch nicht dadurch wieder aufleben, dass die GGBV noch nicht in gleicher Weise novelliert worden ist.

*Das GGBG sieht seit der Novelle 2011 nicht mehr für alle Gefahrgutschulungen im Bereich der Zivilluftfahrt zwingend vor, dass sie von der Behörde genehmigt sein müssen. Die GGBV enthält dagegen sehr wohl noch Ausführungsbestimmungen, etwa hinsichtlich der Mindestdauer, die bei genehmigungsfreien Kursen nicht mehr zum Tragen kommen sollen.*

*Die Regelungen, die die Durchführung der Schulungen und Prüfungen betreffen (§§ 45 bis 48), bleiben davon unberührt und gelten für genehmigungsfreie Kurse mit der Maßgabe weiter, dass die Bezugnahme auf die Anerkennung unbeachtlich ist und die Meldung an die Austro Control*

*GmbH erfolgen soll, die als zuständige Behörde gemäß § 33 GGBG die Kontrollaufgaben des § 45 (5) GGBV im Auftrag des BMVIT wahrnimmt.*

## **Verordnung über Beschränkungen für Beförderungseinheiten mit gefährlichen Gütern beim Befahren von Autobahntunneln**

### **§ 3 (1) Z 2 b) hinter der Beförderungseinheit fahrendes Begleitfahrzeug**

Die Bestimmung zielt darauf ab, dass das Begleitfahrzeug der Beförderungseinheit auf demselben Fahrstreifen folgt, nicht jedoch schräg versetzt auf der Überholspur.

*Bei Sondertransporten, die die generell zulässigen Abmessungen überschreiten, mag es sinnvoll sein, mit Hilfe des Begleitfahrzeugs das Überholen zu verhindern. Für die Gefahrgutbegleitung war das nie geplant. Wie aus § 3 (1) Z 2 c) und Anhang 3 der Verordnung hervorgeht, soll durch die Begleitung einerseits eine bessere Warnung nach hinten bewirkt werden und andererseits eine weitere Person vor Ort sein, die die beförderten Gefahrgüter kennt und notfalls geeignete Maßnahmen ergreifen kann.*

### **Anlage**

**Für den Bundesminister:**  
Mag. Othmar Krammer

**Ihr Sachbearbeiter:**  
Mag. Othmar Krammer  
Tel.Nr.: +43 (1) 71162 65 5880  
E-Mail: othmar.krammer@bmvit.gv.at

Hinweis	Dieses Dokument wurde amtssigniert.	
 <small>Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie</small>	Datum	2015-12-14T09:11:28+01:00
	Seriennummer	1536119
Aussteller-Zertifikat	CN=a-sign-corporate-light-02,OU=a-sign-corporate-light-02,O=A-Trust Ges. f. Sicherheitssysteme im elektr. Datenverkehr GmbH,C=AT	
Signaturwert	CduHLhBxhLp+VpXBYUMoiKEIa5sTope5bllGsfIBZ6aNAI6GvtVBK9oozVnpBiMg4a3SNN4MV76IPOIEBfBmn7nbjAc7sQuzpm+snxyR+xBAFh6kxWoaJpnTgVvi+VTkfSL4hfko4WcYOwvAChHZqGnVa9cuUmY8p6DpUAuKui3XROLCg4JEq9FT1SlfSottHSRZSCmY2nSXZSurJicNiVyCh4j6CkRD3ZyrtSxBF4oaDggRp6Ly8L+ZbzweoLpguwNg5jeVZm6J8A3oSpwFOhjbromIKjLYOVjreqSzmETREm+08phq6Rk8cg2huoHoDAd9COOfSqsae/czMUNxA==	
Prüfinformation	Informationen zur Prüfung der elektronischen Signatur finden Sie unter: <a href="https://www.signaturpruefung.gv.at/">https://www.signaturpruefung.gv.at/</a>	