

146 der Beilagen zu den Stenographischen Protokollen des Nationalrates XX. GP

Nachdruck vom 11. 6. 1996

Regierungsvorlage

Bundesgesetz über sichere Container (Containersicherheitsgesetz – CSG)

Der Nationalrat hat beschlossen:

Anwendungsbereich, Begriffsbestimmungen, Verweise

§ 1. (1) Dieses Bundesgesetz ist anzuwenden auf Container, die zur Beförderung von Gütern bestimmt sind, und auf die Beförderung solcher Container. Es gelten die Begriffsbestimmungen des Art. II des Internationalen Übereinkommens über sichere Container (CSC), BGBl. Nr. 552/1987. Als Beförderung gilt auch der Umschlag von einem Verkehrsmittel auf ein anderes.

(2) Soweit in diesem Bundesgesetz auf Bestimmungen anderer Bundesgesetze verwiesen wird, sind diese in ihrer jeweils geltenden Fassung anzuwenden. Wird auf Bestimmungen des CSC oder seiner Anlagen verwiesen, so sind sie in ihrer jeweils gemäß Art. IX und X CSC für Österreich geltenden Fassung anzuwenden, soweit diese in Österreich kundgemacht ist.

Zulassung

§ 2. (1) Soweit in diesem Bundesgesetz nicht anderes vorgesehen ist, dürfen Container nur befördert werden, wenn sie unter der Verantwortung einer der Vertragsparteien des CSC gemäß den Bestimmungen dieses Übereinkommens zugelassen und mit einem ordnungsgemäßen Sicherheitszulassungsschild gekennzeichnet sind.

(2) Einer Zulassung und Kennzeichnung gemäß Abs. 1 bedürfen nicht:

1. Container, die besonders für den Luftverkehr entwickelt wurden,
2. Wechselaufbauten, die nur auf Schienen- oder Straßenfahrzeugen verwendet werden und weder mit oberen Eckbeschlägen versehen noch stapelbar sind,
3. Container im Rahmen nationaler Beförderung, die
 - a) auf Grund ihrer Zweckbestimmung überwiegend stationär verwendet werden oder
 - b) beim österreichischen Bundesheer ausschließlich für militärische Zwecke verwendet werden oder
 - c) gemäß § 6 eingeschränkt zugelassen sind.

Zulassungsverfahren

§ 3. (1) Über Anträge auf Zulassung, die in Österreich gestellt werden, entscheidet der Bundesminister für Wissenschaft, Verkehr und Kunst.

(2) Der Container oder das Baumuster muß gemäß den Bestimmungen der Anlage II des CSC geprüft werden und diesen entsprechen. Hierüber hat der Antragsteller von einer gemäß dem Akkreditierungsgesetz, BGBl. Nr. 468/1992, für dieses Fachgebiet akkreditierten Prüf- und Überwachungsstelle oder einer gemäß Art. IV Abs. 2 CSC den Vertragsparteien mitgeteilten, mit der Prüfung, Besichtigung und Zulassung von Containern beauftragten Organisation einen Bericht anfertigen zu lassen, der dem Antrag beizugeben ist. Der Antrag hat ferner die Identifizierungsnummer des Containers seitens des Herstellers zu enthalten oder, bei Baumusterzulassung, jene Identitätskennzeichen, die der Hersteller dem Containertyp zuteilt, auf den sich der Zulassungsantrag bezieht.

(3) Sind die Voraussetzungen dieses Bundesgesetzes erfüllt, so ist der Container oder das Baumuster zuzulassen und eine Zulassungsbezeichnung zuzuweisen, der als Bezeichnung des Zulassungslandes der Buchstabe „A“ mit Bindestrich voranzustellen ist, und die folgende, jeweils durch Bindestriche abgeteilte Elemente enthält:

1. die Kurzbezeichnung (Abs. 5) der Stelle oder Organisation, deren Bericht der Zulassung zugrunde liegt,
2. die Zulassungsnummer,
3. das Datum der Zulassung in der Form Tag/Monat/Jahr (jeweils zweistellig).

(4) Ist eine Identifizierungsnummer seitens des Herstellers nicht bekannt, so hat der Bundesminister für Wissenschaft, Verkehr und Kunst bei der Zulassung eine solche zuzuweisen.

(5) Der Bundesminister für Wissenschaft, Verkehr und Kunst hat eine Kurzbezeichnung in Form von zwei Großbuchstaben einer in Abs. 2 genannten Stelle oder Organisation dann zuzuweisen, wenn auf der Grundlage ihres Berichtes erstmals eine Zulassung erteilt wird.

(6) Für die Zulassung ist eine Verwaltungsabgabe zu entrichten. Diese beträgt bei einzelnen Containern 1 500 S, bei Baumustern 2 000 S.

Besonderheiten der Baumusterzulassung

§ 4. (1) Dem Zulassungsantrag ist weiters beizufügen:

1. eine Erklärung des Herstellers, worin dieser sich verpflichtet,
 - a) jeden Container des betreffenden Baumusters, den die Zulassungsbehörde oder die in § 3 Abs. 2 genannte Stelle oder Organisation prüfen möchte, hiefür zur Verfügung zu stellen;
 - b) jede Änderung der Konstruktionsmerkmale oder der Beschaffenheit des Containers der Zulassungsbehörde zu melden und erst nach deren Zustimmung das Sicherheitszulassungsschild anzubringen;
 - c) das Sicherheitszulassungsschild an jedem Container der zugelassenen Baumuster-Serie und an keinem anderen anzubringen;
 - d) einen Nachweis über die nach dem zugelassenen Baumuster hergestellten Container zu führen, der wenigstens folgende Angaben enthält:
 - die Identifizierungsnummern des Herstellers,
 - das jeweilige Auslieferungsdatum sowie
 - Namen und Anschriften der Personen, an die die Container geliefert wurden;
2. der Nachweis, daß der Hersteller ein System der Fertigungskontrolle eingerichtet hat, durch das sichergestellt wird, daß die von ihm hergestellten Container dem zugelassenen Prototyp entsprechen.

(2) Die Prüfung eines Baumusters erfolgt anhand der Konstruktionspläne und eines Prototyps und hat auch die Fertigungskontrolle (Abs. 1 Z 2) zu umfassen. Die Stelle oder Organisation, die den Bericht gemäß § 3 Abs. 2 angefertigt hat, muß auch in Stichproben untersuchen, ob die hergestellten Container dem zugelassenen Baumuster entsprechen, und hierüber der Zulassungsbehörde berichten. Soweit sie es für erforderlich hält, oder auf Anordnung der Zulassungsbehörde, hat sie zu diesem Zweck in jeder Herstellungsphase einer Serie einzelne Container auf Kosten des Herstellers erneut einer Prüfung gemäß Anlage II des CSC zu unterziehen. Falls ein Tätigwerden dieser Stelle oder Organisation unmöglich ist, kann eine andere den Bestimmungen des § 3 Abs. 2 entsprechende damit beauftragt werden. Dieser sind sämtliche Zulassungsunterlagen zur Verfügung zu stellen. Gleiches gilt nach Zustimmung der Zulassungsbehörde bei Unzumutbarkeit, wie insbesondere bei Fertigung im Ausland.

(3) Der Hersteller hat vor Aufnahme der Produktion einer jeden neuen Serie von Containern, die entsprechend einem zugelassenen Baumuster hergestellt werden, die Zulassungsbehörde und die in Abs. 2 genannte Stelle oder Organisation zu unterrichten.

(4) Weichen Container in ihrer Ausführung vom zugelassenen Baumuster ab, so kann der Bundesminister für Wissenschaft, Verkehr und Kunst diese ohne neuerliche Prüfung zulassen, wenn die in Abs. 2 genannte Stelle oder Organisation bestätigt, daß die Änderung die Gültigkeit der für die Zulassung des Baumusters durchgeführten Prüfungen nicht berührt.

Sicherheitszulassungsschild

§ 5. (1) Bei Baumusterzulassung hat der Hersteller, im übrigen der Antragsteller dafür zu sorgen, daß an jedem zugelassenen Container in unmittelbarer Nähe anderer amtlicher Zulassungsschilder ein Sicherheitszulassungsschild dauerhaft an einer gut sichtbaren Stelle angebracht wird, an der es nicht

leicht beschädigt werden kann. Es muß sowohl inhaltlich als auch in Form, Aufbau und technischer Ausführung Regel 1 Abs. 2 und 3 sowie dem Anhang der Anlage I des CSC entsprechen.

(2) Die gemäß Regel 1 Abs. 3 der Anlage I des CSC vorgesehenen Angaben bei abweichender Stirn- oder Seitenwandfestigkeit sind wahlweise in englischer oder französischer Sprache in folgender Form anzubringen:

Zeile 7: „END WALL STRENGTH P“ oder „RÉSISTANCE DE LA PAROI D'EXTRÉMITÉ P“

Zeile 8: „SIDE WALL STRENGTH P“ oder „RÉSISTANCE DE LA PAROI LATÉRALE P“

(3) Befinden sich weitere Angaben über das höchste Bruttogewicht auf dem Container, so müssen sie mit den entsprechenden Informationen auf dem Sicherheitszulassungsschild übereinstimmen.

(4) Der Eigentümer des Containers hat von diesem das Sicherheitszulassungsschild zu entfernen, wenn

1. am Container Änderungen vorgenommen worden sind, durch welche die ursprüngliche Zulassung und die Angaben auf dem Sicherheitszulassungsschild ungültig werden, oder
2. der Container aus dem Verkehr gezogen und nicht mehr gemäß den Bestimmungen dieses Gesetzes instandgehalten wird, oder
3. die Zulassung entzogen wurde.

Eingeschränkte Zulassung

§ 6. (1) Der Bundesminister für Wissenschaft, Verkehr und Kunst kann Container im Sinne des Art. II Abs. 1 CSC eingeschränkt auf ausschließlich innerhalb Österreichs stattfindende Beförderungen zulassen, wenn sie nicht alle Anforderungen für eine Zulassung gemäß § 3 erfüllen.

(2) Die eingeschränkte Zulassung darf nur erteilt werden, wenn der Container nach technischen Normen und den anerkannten Regeln der Technik gebaut ist und unter solchen Umständen und gegebenenfalls vorzuschreibenden Auflagen verwendet wird, daß keine geringere Sicherheit als bei einer Zulassung gemäß § 3 zu erwarten ist. Der Bundesminister für Wissenschaft, Verkehr und Kunst kann verlangen, daß der Antragsteller hierüber einen Bericht einer in § 3 Abs. 2 genannten Stelle oder Organisation beibringt. Im Zulassungsbescheid ist jedem Container eine Zulassungsnummer zuzuweisen.

(3) Der Antragsteller hat auf jedem eingeschränkt zugelassenen Container anstelle eines Sicherheitszulassungsschildes (§ 5) und mit diesem nicht verwechselbar in dauerhafter, gut lesbarer Schrift von mindestens 10 mm Buchstabenhöhe folgende Angaben anzubringen:

1. „Zugelassen für Beförderungen in Österreich“;
2. die Zulassungsnummer und, mit Bindestrich nachgestellt, das Datum der Zulassung in der Form Tag/Monat/Jahr (jeweils zweistellig),
3. Hinweise auf besondere Beförderungsbedingungen.

(4) Der Eigentümer des Containers hat dafür zu sorgen, daß in gleicher Weise wie in Abs. 3 die Daten gemäß § 8 Abs. 3 und 5 angebracht werden. Statt der Kennzeichnung „ACEP-A“ ist „genehmigtes Überprüfungsprogramm“ zu verwenden. Er hat diese sowie die Angaben gemäß Abs. 3 zu entfernen oder dauerhaft unkenntlich zu machen, wenn

1. am Container Änderungen vorgenommen worden sind, durch welche die ursprüngliche Zulassung und diese Angaben ungültig werden, oder
2. der Container aus dem Verkehr gezogen und nicht mehr gemäß den Bestimmungen dieses Gesetzes instandgehalten wird, oder
3. die Zulassung entzogen wurde.

(5) Für die eingeschränkte Zulassung ist eine Verwaltungsabgabe in derselben Höhe zu entrichten wie für die Zulassung gemäß § 3.

Änderungen an zugelassenen Containern

§ 7. Der Eigentümer hat erneut die Zulassung zu beantragen, wenn an einem zugelassenen Container Änderungen vorgenommen worden sind, durch welche sich Änderungen der Bautechnik ergeben. Der Bundesminister für Wissenschaft, Verkehr und Kunst kann von einer neuerlichen Prüfung gemäß Anlage II des CSC oder einem Bericht gemäß § 6 Abs. 2 absehen, wenn eine in § 3 Abs. 2 genannte Stelle oder Organisation bestätigt, daß die ursprünglichen Sicherheitskennwerte nicht unterschritten werden.

Instandhaltung und Überprüfung

§ 8. (1) Der Eigentümer ist verpflichtet, seine Container in sicherem Zustand zu erhalten. Zugelassene Container sind einer regelmäßigen Überprüfung zu unterziehen. Dabei ist der Container zumindest durch eingehende Außen- und Innensichtkontrollen auf Mängel zu untersuchen, die eine Gefahr für Personen, Sachen oder die Umwelt darstellen können.

(2) Die erste Überprüfung eines Containers muß spätestens fünf Jahre nach der Herstellung, jede weitere jeweils innerhalb von 30 Monaten ab der vorangegangenen erfolgen.

(3) Das Datum, bis zu dem der Container zum ersten Mal überprüft sein muß, ist in der Form Monat/Jahr (jeweils zweistellig) an der nach Regel 1 Abs. 2 lit. b und dem Anhang der Anlage I des CSC vorgesehenen Stelle auf dem Sicherheitszulassungsschild anzugeben. Dasselbe gilt für das Datum, bis zu dem eine weitere Überprüfung durchgeführt sein muß. Dieses kann aber auch mit mindestens 10 mm großen Ziffern deutlich und dauerhaft in nächstmöglicher Nähe zum Sicherheitszulassungsschild angegeben werden.

(4) Der Bundesminister für Wissenschaft, Verkehr und Kunst hat dem Eigentümer auf dessen Antrag die Genehmigung zu erteilen, ein von Abs. 2 und 3 abweichendes Programm der laufenden Überprüfung durchzuführen, wenn nachgewiesen wird, daß ein zumindest gleich hoher Sicherheitsstandard gewährleistet ist. Der Bundesminister für Wissenschaft, Verkehr und Kunst kann vom Antragsteller verlangen, daß er hierüber einen Bericht einer in § 3 Abs. 2 genannten Stelle oder Organisation beibringt. Für diese Genehmigung ist eine Verwaltungsabgabe in Höhe von 1 500 S zu entrichten.

(5) Mit der Genehmigung ist eine fortlaufende Nummer zuzuweisen, die zusammen mit der vorangestellten Kennzeichnung „ACEP-A“ anstelle der in Abs. 3 genannten Daten in gleicher Weise auf dem Sicherheitszulassungsschild oder in dessen nächstmöglicher Nähe anzubringen ist.

(6) Die Überprüfungen gemäß Abs. 4 sind im Zusammenhang mit einer größeren Reparatur, Wiederaufarbeitung und zu Beginn oder bei Beendigung des Mietverhältnisses durchzuführen. Sie müssen in jedem Fall mindestens alle 30 Monate stattfinden.

(7) Der Eigentümer eines zugelassenen Containers hat Aufzeichnungen über durchgeführte Instandhaltungsüberprüfungen und Reparaturen zu führen, in die der Behörde und den Kontrollorganen (§ 10) auf Verlangen Einsicht zu gewähren ist. Bei Eigentümerwechsel sind die Aufzeichnungen dem neuen Eigentümer zu übergeben und von diesem fortzusetzen.

(8) Hat der Eigentümer seinen Wohnsitz oder Hauptsitz in einem Land, das noch keine Vorschriften hinsichtlich der Überprüfung von Containern erlassen hat, so kann er sich den Bestimmungen dieses Paragraphen unterwerfen und ist insoweit einem Eigentümer mit Wohnsitz oder Hauptsitz im Inland gleichzuhalten. Hat der Eigentümer seinen Wohnsitz oder Hauptsitz im Inland und überprüft er seine Container nach den Vorschriften einer anderen Vertragspartei des CSC, so muß er innerhalb eines Jahres ab Inkrafttreten dieses Gesetzes die Bestimmungen dieses Paragraphen anwenden und gegebenenfalls einen Antrag gemäß Abs. 4 stellen.

Beförderung von Containern

§ 9. (1) Weist ein Container Mängel auf, die offensichtlich eine Gefahr für Personen, Sachen oder die Umwelt darstellen können, so darf er bis zur Behebung der Mängel nicht mehr befördert werden. Die Beförderung zur Reparatur ist jedoch zulässig, wenn entsprechende Sicherheitsmaßnahmen getroffen worden sind.

(2) Ein Container, der keine Mängel im Sinne des Abs. 1 aufweist, darf nicht befördert werden, wenn er

1. gemäß § 2 zulassungspflichtig ist, aber ein den Bestimmungen der Regeln 1 und 2 der Anlage I des CSC entsprechendes Sicherheitszulassungsschild fehlt oder
2. gemäß § 6 zugelassen ist, aber nicht mit den Angaben gemäß § 6 Abs. 3 und 4 versehen ist, oder die Beförderung nicht § 6 Abs. 1 oder § 6 Abs. 3 Z 3 entspricht oder
3. nach Ablauf des dafür angegebenen Datums nicht überprüft worden ist.

Die bereits begonnene Beförderung darf allerdings bis zu ihrem Endpunkt fortgesetzt werden, wenn dieser im Inland liegt und die Behörde hievon in Kenntnis gesetzt worden ist. Die Beförderung eines Containers, die ausschließlich der Behebung eines Mangels im Sinne der Z 1 bis 3 dient, ist jedenfalls zulässig.

146 der Beilagen

5

Kontrolle

§ 10. (1) In Wahrnehmung ihrer sonstigen Kontrollbefugnisse haben

1. die Organe des öffentlichen Sicherheitsdienstes und die Organe der Straßenaufsicht,
2. die Organe und die in § 38 des Schiffahrtsgesetzes 1990, BGBl. Nr. 87/1989, genannten Hilfsorgane der Schiffahrtspolizei,
3. die Organe des Verkehrs-Arbeitsinspektorates und
4. die Zollorgane und die Organe der Zollwache

die Einhaltung der Bestimmungen des § 9 zu überwachen und Verstöße der Behörde anzuzeigen.

(2) Bei Kontrollen anlässlich des Einbringens eines Containers in das Bundesgebiet kann von einer Anzeige abgesehen werden, wenn der beanstandete Container unverzüglich wieder in das Ausland verbracht wird.

(3) Werden im Falle des § 9 Abs. 1 die Mängel nicht umgehend behoben, haben die Kontrollorgane die unbedingt notwendigen Sicherheitsmaßnahmen anzuordnen. Von diesen sowie bei Zweifeln über Art und Ausmaß der Gefahr ist unverzüglich die Behörde zu verständigen, die mit Bescheid über das weitere Vorgehen abspricht, insbesondere ob und wie der Container stillzulegen ist, ob und unter welchen Auflagen eine Stilllegung durch die Kontrollorgane aufgehoben wird und gegebenenfalls, was mit der Ladung des Containers zu geschehen hat. Mit Erlassen des Bescheides treten die Anordnungen der Kontrollorgane außer Kraft. Rechtsmittel gegen den Bescheid haben keine aufschiebende Wirkung. Der Führer des Beförderungsmittels gilt als Vertreter des Beförderers, falls nicht dieser selbst oder ein von ihm bestellter Vertreter bei den Amtshandlungen anwesend ist.

(4) Erlangt die Behörde davon Kenntnis, daß ein Container, der gemäß den Bestimmungen des CSC zugelassen ist, diesen nicht entspricht, oder ein gemäß § 6 zugelassener Container Mängel im Sinne des § 9 Abs. 1 oder 2 aufweist, so hat sie den Bundesminister für Wissenschaft, Verkehr und Kunst zu verständigen. Dieser hat, wenn der Container in Österreich zugelassen worden ist, gemäß § 11, andernfalls gemäß Art. VI Abs. 2 CSC vorzugehen.

Entziehung der Zulassung

§ 11. Entspricht ein in Österreich zugelassener Container nicht den auf ihn anzuwendenden Bestimmungen dieses Gesetzes, so hat der Bundesminister für Wissenschaft, Verkehr und Kunst den Eigentümer aufzufordern, binnen einer zwei Monate nicht übersteigenden Frist den gesetzmäßigen Zustand herzustellen und ihm dies anzuzeigen. Erfolgt die Anzeige nicht fristgerecht, kann die Zulassung ohne weiteres Verfahren entzogen werden.

Behördenzuständigkeit

§ 12. (1) Zuständige Behörde im Sinne dieses Bundesgesetzes ist, soweit darin nicht abweichende Bestimmungen enthalten sind,

1. in erster Instanz die Bezirksverwaltungsbehörde,
2. in zweiter Instanz der unabhängige Verwaltungssenat für Verwaltungsstrafverfahren, im übrigen der Landeshauptmann.

(2) Die in § 10 Abs. 1 genannten Organe haben an der Vollziehung dieses Bundesgesetzes in dem in diesem vorgesehenen Ausmaß mitzuwirken. Sie unterstehen dabei in fachlicher Hinsicht der gemäß Abs. 1 zuständigen Behörde.

Strafbestimmungen

§ 13. (1) Wer

1. ein Sicherheitszulassungsschild oder die gemäß § 6 Abs. 3 und 4 erforderlichen Angaben an einem Container anbringt, ohne hiezu berechtigt zu sein,
2. entgegen den Regeln 1 und 2 der Anlage I des CSC ein Sicherheitszulassungsschild oder entgegen § 6 die Angaben gemäß § 6 Abs. 3 oder 4 nicht ordnungsgemäß anbringt oder nicht ordnungsgemäß entfernt,
3. als Eigentümer (Art. II Abs. 10 CSC) einen Container entgegen § 8 nicht instandhält oder nicht regelmäßig überprüft oder den Bestimmungen über die Aufzeichnungen gemäß § 8 Abs. 7 zuwiderhandelt,
4. entgegen den Bestimmungen des § 9 einen Container befördert,
5. einer gemäß § 10 getroffenen Anordnung der Kontrollorgane oder der Behörde zuwiderhandelt,

6

146 der Beilagen

begeht, sofern die Tat nicht den Tatbestand einer in die Zuständigkeit der Gerichte fallenden strafbaren Handlung bildet, eine Verwaltungsübertretung und ist hierfür mit Geldstrafe bis zu 50 000 S zu bestrafen.

(2) Container, die den Gegenstand einer Verwaltungsübertretung nach Abs. 1 bilden, können nach Maßgabe des § 17 Verwaltungsstrafgesetz 1991, BGBl. Nr. 52, für verfallen erklärt werden, es sei denn, der Verfall stünde außer Verhältnis zur Bedeutung der Tat.

(3) Geldstrafen sowie der Erlös verfallener Sachen fließen zur Deckung des Aufwandes jeweils zur Hälfte jener Gebietskörperschaft zu, die

1. den Aufwand der Behörde zu tragen hat, die die Geldstrafe verhängte;
2. den Aufwand für die Organe zu tragen hat, die für diese Behörde tätig geworden sind.

Übergangsbestimmung

§ 14. Vor dem 1. Juli 1997 gebaute Container müssen den Vorschriften dieses Gesetzes ab dem 1. Juli 1998 entsprechen. Auf zugelassene Container ist dieses Bundesgesetz ab seinem Inkrafttreten anzuwenden.

Vollziehung

§ 15. Mit der Vollziehung dieses Bundesgesetzes ist der Bundesminister für Wissenschaft, Verkehr und Kunst betraut.

VORBLATT

Problem:

Das für Österreich mit 28. August 1987 in Kraft getretene „Internationale Übereinkommen über sichere Container (CSC)“, BGBl. Nr. 552/1987, enthält in einzelnen Punkten, wie Zuständigkeit für die Prüfung und Zulassung, Durchführung von Kontrollen oder Folgen von Verstößen, nur allgemeine legislatorische Aufträge an die Mitgliedstaaten und ist auf Grund des vom Nationalrat anlässlich der Genehmigung des CSC gemäß Art. 50 B-VG gefaßten Beschlusses durch Erlassung eines Bundesgesetzes zu erfüllen.

Ziel:

Allgemeine Anwendung und Vollziehbarkeit der Bestimmungen des CSC in Österreich.

Inhalt:

- Anwendung des CSC für den internationalen und nationalen Verkehr (das CSC selbst gilt nur für die internationale Beförderung von Containern);
- Prüfung und Begutachtung der Container(typen) durch für diesen Fachbereich akkreditierte oder gleichwertige ausländische Stellen;
- Zulassung durch den Bundesminister für Wissenschaft, Verkehr und Kunst;
- Pflichten des Eigentümers und des Beförderers sowie daran anknüpfende Strafbestimmungen, um sicherzustellen, daß nur mängelfreie und, soweit es das Gesetz verlangt, zugelassene und gekennzeichnete Container befördert werden;
- Kontrollen je nach Verkehrsträger durch Organe verschiedener Behörden und des öffentlichen Sicherheitsdienstes, die dabei funktionell für die Bezirksverwaltungsbehörde tätig werden und zu Maßnahmen entsprechend der Gefährlichkeit des Verstoßes ermächtigt sind.

Alternativen:

Keine.

EG-Konformität:

Dem CSC gehören nahezu alle europäischen Staaten einschließlich der Staaten der EU an. Vom CSC zum Teil abweichende Regelungen enthält das Gesetz nur in dem Bereich, in dem es das Übereinkommen auch auf nationale Beförderungen zur Anwendung bringt, allerdings ohne dabei diskriminierende Einschränkungen vorzusehen.

Kosten:

Durch die Vollziehung dieses Bundesgesetzes werden Personal- und Sachkosten entstehen.

Hinsichtlich der Zulassung von in- und ausländischen Containern gemäß CSC in Österreich sowie der Genehmigung von Überprüfungsverfahren ist deren Höhe mangels Vorhersehbarkeit der Inanspruchnahme im voraus nicht bestimmbar (die Zulassung gemäß CSC kann unter allgemeiner Anerkennungspflicht und unabhängig von örtlichen Anknüpfungspunkten in jedem Mitgliedstaat erfolgen). Eine allfällige Belastung des Staatshaushaltes wird jedoch dadurch hintangehalten, daß das Verfahren nur in geringem Maß über die Tätigkeit der Prüf- und Überwachungsstellen, für die der Antragsteller ohnehin selbst aufzukommen hat, hinausgeht und im übrigen entsprechende Verwaltungsabgaben festgesetzt sind.

Auch bezüglich der Inanspruchnahme der Behörden auf Grund von Beanstandungen liegen noch keine Erfahrungen vor. Die Kosten für die Kontrollorgane werden jedenfalls gering sein. Eine aufwendige Schulung ist nicht nötig, ebensowenig zusätzliches Personal, da die Kontrolle von Containern weitgehend im Rahmen anderer Kontrollen mitzuvollziehen ist.

Wie aus Berechnungen der Länder hervorgeht, ist für ein Kontroll- und ein Strafverfahren bei der Bezirksverwaltungsbehörde mit einem Gesamtaufwand von 3 798 S zu rechnen. Dem stehen neben dem Kostenbeitrag gemäß § 64 VStG Geldstrafen bis zu 50 000 S sowie der Erlös verfallener Sachen gegenüber, die gemäß § 13 Abs. 3 den Gebietskörperschaften zufließen, die den Aufwand für die Behörden und die Kontrollorgane zu tragen haben.

Erläuterungen

A. Allgemeiner Teil

Container sind als besonders im internationalen Verkehr verwendete multimodale Beförderungsmittel, die stapelbar und zur Aufnahme großer Lasten bestimmt sind, erheblichen Beanspruchungen im Verkehr über lange Strecken, insbesondere aber auch beim Umschlag ausgesetzt. Die mangelhafte Konstruktion oder der mangelhafte Zustand eines Containers stellt daher ein großes Sicherheitsrisiko dar. Aus diesem Grund verpflichtet das CSC seine rund fünfzig Mitgliedstaaten, dafür zu sorgen, daß Container, die auf Grund ihrer Zweckbestimmung, Bauweise und Abmessungen in den Anwendungsbereich fallen, entsprechend stabil und sicher gebaut werden. Sie sind einem Zulassungsverfahren zu unterziehen, innerhalb dessen sie nach vorgegebenen Regeln auf Beanspruchungen geprüft werden, wie sie regelmäßig im Hochsee- bzw. im Landverkehr durch Seegang, Stapelung, Vershubstöße usw. zu erwarten sind. Als Erfolgsnachweis ist am Container ein Sicherheitszulassungsschild anzubringen. Weiters ist die Einhaltung der Vorschriften des CSC zu kontrollieren. Für Verstöße sind entsprechende Konsequenzen vorzusehen.

Da das CSC zu einzelnen der vorgenannten Punkte, wie Zuständigkeit zur Prüfung und Zulassung, Kontrollen und Folgen von Verstößen nur allgemeine Postulate an die Verwaltung der Mitgliedstaaten aufstellt, ist es in diesen Punkten „non self-executing“ und auf Grund des beim Genehmigungsverfahren gemäß Art. 50 Abs. 2 B-VG gefaßten Beschlusses des Nationalrates durch Erlassung eines Bundesgesetzes zu erfüllen.

Dabei ergibt sich jedoch keine Notwendigkeit, den gesamten Inhalt des CSC, insbesondere die Bestimmungen über die technischen Anforderungen und Prüfungen im Erfüllungsgesetz zu wiederholen. Vielmehr genügt es, solche Teile durch Verweise für innerstaatlich anwendbar zu erklären und das Gesetz im übrigen auf die erforderlichen ausführenden und ergänzenden Bestimmungen zu beschränken. Mittlerweile obsolet gewordene Regelungen konnten überhaupt unberücksichtigt bleiben.

Die weitestgehende Ergänzung liegt in der Erweiterung des Anwendungsbereichs auch auf nationale Beförderungen. Um allfällige Härten aus dieser im Sinne der Allgemeingültigkeit von Sicherheitsvorschriften gebotenen Regelung zu vermeiden, ist die Möglichkeit einer auf nationale Beförderungen eingeschränkten Zulassung vorgesehen, die bei vergleichbarer Sicherheit erteilt werden kann, ohne daß das CSC in allen Einzelheiten erfüllt ist.

Da das CSC und das vorliegende Bundesgesetz ihren Anwendungsbereich an die Beförderung von Containern knüpfen, stützt sich die Erlassung des Gesetzes auf die verfassungsgesetzliche Zuständigkeit des Bundes zur Gesetzgebung und Vollziehung im Rahmen des in Art. 10 Abs. 1 Z 9 B-VG angeführten Verkehrs- bzw. Kraftfahrwesens.

Das Gesetz trifft die folgenden grundsätzlichen Regelungen:

- Alle dem Anwendungsbereich unterliegenden Container müssen, sofern nicht ein besonderer Ausnahmetatbestand erfüllt ist, nach den Bestimmungen des CSC zugelassen und mit einem ordnungsgemäßen Sicherheitszulassungsschild gekennzeichnet sein.
- Da das Bundesministerium für Wissenschaft, Verkehr und Kunst nicht über die personelle und finanzielle Ausstattung verfügt, um das gesamte im CSC geforderte Zulassungsverfahren selbst durchzuführen, wird von der im Übereinkommen vorgesehenen Möglichkeit Gebrauch gemacht, die Prüfung der Container und Begutachtung ihrer Übereinstimmung mit dem CSC von damit beauftragten Organisationen vornehmen zu lassen. Wegen der hohen Verantwortung, insbesondere auch im Hinblick auf die weltweite Verwendung solcher in Österreich zugelassener Container sind nur hochqualifizierte, für diesen Fachbereich akkreditierte Prüf- und Überwachungsstellen oder gleichwertige, seitens der Internationalen Seeschiffahrts-Organisation notifizierte Einrichtungen mit dieser Aufgabe zu betrauen. Die Zulassung selbst wird dagegen vom Bundesminister für Wissenschaft, Verkehr und Kunst in Bescheidform erteilt.
- Die Gestaltung des Sicherheitszulassungsschildes nach dem Muster des CSC einschließlich der vom Gesetz vorgesehenen Angaben und die Anbringung obliegt dem Antragsteller selbst. Der Eigentümer ist für die Instandhaltung und regelmäßige Überprüfung nach einem vorgegebenen Verfahren verantwortlich und der Beförderer dafür, daß nur solche Container befördert werden, die sicher und ordnungsgemäß gekennzeichnet sind.

146 der Beilagen

9

- Diesbezügliche Kontrollen werden von den je nach Verkehrsträger zuständigen Organen großteils im Rahmen ihrer sonstigen Überprüfungstätigkeit (zB Fahrzeugkontrollen) oder auf Grund von Anzeigen vorgenommen. Art und Zulässigkeit der dabei zu setzenden Maßnahmen richten sich nach der Erheblichkeit und Unmittelbarkeit der vom Container ausgehenden Gefahr.
- Die Strafbestimmungen knüpfen an die sich aus dem CSG ergebenden Tatbestände des Zuwiderhandelns an. Die Berücksichtigung sonstiger Voraussetzungen der Strafbarkeit richtet sich nach den Regeln des Verwaltungsstrafverfahrens.

B. Besonderer Teil**Zu § 1:**

Wie das CSC knüpft dieses Bundesgesetz an die Beförderung von Containern an, um im Hinblick auf deren Sicherheit die nötigen Bestimmungen für Bau, Zulassung, Kennzeichnung, Instandhaltung und Kontrolle festzulegen.

Das Gesetz erklärt das Übereinkommen nicht insgesamt für innerstaatlich anwendbar, verweist aber in einer Reihe von Bestimmungen auf dieses. Dabei soll – wie bei Verweisen auf andere Bundesgesetze – die jeweils geltende Fassung zur Anwendung kommen. Das setzt zweierlei voraus. Erstens muß sie völkerrechtlich für Österreich (nicht notwendigerweise für alle Vertragsparteien) verbindlich sein, was insofern unbedenklich ist, als die Art. IX und X CSC für Änderungen des Übereinkommens ein Annahmeverfahren vorsehen. Analog den Bestimmungen über den Abschluß von Staatsverträgen auf Gesetzesstufe hätte der Nationalrat über Annahme oder Beeinspruchung von Änderungen zu beschließen. Zweitens sind diese mangels Durchgriffswirkung ins innerstaatliche Recht zu inkorporieren. Hiefür genügt nach gängiger Auffassung die Kundmachung im Bundesgesetzblatt. Um Unklarheiten zu vermeiden, wird dies ausdrücklich im Gesetzestext festgehalten.

Von den Begriffsbestimmungen des CSC, auf die das Gesetz verweist, sind vor allem zwei von zentraler Bedeutung: die Definition des Containers (Art. II Abs. 1 CSC) bezüglich des Anwendungsbereichs (zB: Transportgefäß, Eckbeschlüge, keine Kleincontainer) und der erweiterte Eigentümerbegriff (Art. II Abs. 10 CSC) als Grundlage für eine Reihe daran anknüpfender Pflichten.

Zu § 2:

Die Beschränkung des Anwendungsbereichs auf internationale Beförderungen gemäß Art. III Abs. 1 CSC wird nicht aufrecht erhalten, da sie vom Sicherheitsstandpunkt nicht vertretbar ist und die Kontrolle erschwert.

Die Ausnahmen in Abs. 2 beziehen sich nur auf die Zulassung und Kennzeichnung gemäß CSC sowie gewisse daran anknüpfende Bestimmungen, schließen die Anwendbarkeit des Gesetzes im übrigen aber nicht aus (insbesondere hinsichtlich sicherheitsgefährdender Mängel). Die Möglichkeit der Zulassung gemäß den §§ 3 und 4 (und damit gemäß CSC) bleibt überdies bestehen.

Die Ausnahmen ergeben sich entweder aus dem CSC selbst (Z 1) oder aus einer übereinstimmenden und von der IMO empfohlenen Praxis (Z 2) oder als Korrektiv gegenüber der Erweiterung auf nationale Beförderungen (Z 3). Von lit. a sind insbesondere Sanitär- und Bürocontainer erfaßt, lit. b entspricht auch in anderen Gesetzen üblichen Regelungen (KFG, GGSt . . .). Container, die sowohl im Zivilbereich als auch im militärischen Bereich, zB für Lebensmittellieferungen von Produzenten an die Truppe verwendet werden, sollen nicht ausgenommen sein.

Zu § 3 und § 4:

§ 3 umfaßt sowohl die Einzel- als auch die Baumusterzulassung. Zusätzliche Bestimmungen, die nur auf das Baumusterverfahren anzuwenden sind, werden in § 4 zusammengefaßt. Die bautechnischen Sicherheitsvorschriften und -prüfungen des Übereinkommens sind gemäß Art. V Abs. 2 CSC für die Mitgliedstaaten verbindlich und in dessen Anlage II festgelegt. Es genügt daher, auf diese als Voraussetzung für die Zulassung zu verweisen.

Das CSC beruft grundsätzlich die „Verwaltung“ in den einzelnen Mitgliedstaaten, das Zulassungsverfahren durchzuführen, sieht aber die Möglichkeit vor, sogenannte „beauftragte Organisationen“ damit zu betrauen. Das CSG wählt einen Mittelweg: Die Zulassung bleibt als hoheitlicher Akt dem Bundesminister für Wissenschaft, Verkehr und Kunst vorbehalten, während die Prüfung und Beurteilung der Container auf ihre Übereinstimmung mit den Anforderungen des CSC von einschlägig akkreditierten Prüf-

10

146 der Beilagen

und Überwachungsstellen durchgeführt wird. Für die Berechtigung zu dieser Tätigkeit sieht das CSG kein eigenes Verfahren vor, sondern verweist nur auf das Akkreditierungsgesetz, BGBl. Nr. 468/1992, das die erforderliche Qualität garantiert. Dasselbe gilt für die allgemeinen Pflichten und die Kontrolle der akkreditierten Stellen sowie das Ende der Akkreditierung.

Den Auftrag zur Prüf- und Überwachungstätigkeit im Einzelfall erteilt der Antragsteller, der sich auch gleichwertiger ausländischer Stellen bedienen kann. Da Verordnungen über die Anerkennung der Gleichwertigkeit und Gegenseitigkeit gemäß § 3 AkkG nur selten erlassen werden, nimmt das CSG selbst eine derartige Gleichstellung vor. Es sind dies jene Organisationen (meist Schiffsklassifizierungsgesellschaften), die in anderen Vertragsstaaten mit der Prüfung, Besichtigung und Zulassung beauftragt und gemäß Art. IV Abs. 2 CSC notifiziert sind, weil einerseits auch deren Zulassung anzuerkennen wäre, andererseits Organisationen, die nur zur Prüfung und Besichtigung berufen sind, einer Überwachungsstelle möglicherweise nicht entsprechen.

Die Zulassung wird beim Bundesminister für Wissenschaft, Verkehr und Kunst deshalb zentralisiert, weil eine einheitliche Registrierung erfolgen soll, was etwa in Hinblick auf Art. VI Abs. 2 CSC sinnvoll ist. Im übrigen ist eine eher geringe Zahl an Anträgen zu erwarten.

Verleihung und Form der Zulassungsbezeichnung entsprechen den Vorschriften des CSC. Auf dem Sicherheitszulassungsschild eines am 23. April 1998 in Österreich zugelassenen Containers könnte sie samt Bezeichnung des Zulassungslandes zB „A-GL-749-23/04/98“ lauten. Die formlos festzulegende Kurzbezeichnung dient insbesondere der leichteren Zuordnung von Containern zu Überwachungsstellen im Falle von Beanstandungen.

Für die Zulassung ist eine Verwaltungsabgabe zu entrichten, die dem in etwa erwarteten Aufwand der Behörde entspricht.

Zu § 5:

Das Sicherheitszulassungsschild wird nicht von der Behörde beigestellt. Der Hersteller bzw. Antragsteller ist dafür verantwortlich, daß es entsprechend den Vorschriften des CSC gestaltet und angebracht wird. Dem Eigentümer obliegt die Ergänzung um die Überprüfungsdaten gemäß § 8 und die ordnungsgemäße Entfernung des Schildes, wenn die Voraussetzungen des Abs. 4 gegeben sind.

Zu § 6:

Die eingeschränkte Zulassung ist im CSC nicht vorgesehen. Ihre Notwendigkeit ergibt sich durch die Ausdehnung des Anwendungsbereichs auf nationale Beförderungen. Sollten Fälle auftreten, in denen ein Container zwar der Begriffsbestimmung in Art. II Abs. 1 CSC entspricht, nicht aber allen für die Zulassung nötigen Erfordernissen, so soll er, wie in anderen Mitgliedstaaten des CSC auch, für nationale Beförderungen verwendet werden dürfen. Voraussetzung ist allerdings, daß seine Sicherheit auf andere Weise (Abs. 2) nachgewiesen wird. Die Vorschriften über die Kennzeichnung sind jenen des CSC in einer Weise nachgestaltet, daß die erforderlichen Informationen vermittelt, Verwechslungen aber vermieden werden.

Da der Aufwand der Behörde sich vom dem bei Zulassung gemäß § 3 nicht wesentlich unterscheiden wird, sind Verwaltungsabgaben in derselben Höhe vorgesehen.

Zu § 7:

Die diesem Paragraphen zugrundeliegende Regel 11 der Anlage I des CSC ist erst durch eine Änderung 1993 in Kraft getreten. Sie stellt systematisch und terminologisch einen Fremdkörper dar. In das CSG ist sie in der Weise eingepaßt, daß die Zulassung mit einer die Bautechnik betreffenden Änderung eo ipso erlischt, die Neuzulassung aber nach einem vereinfachten Verfahren erfolgen kann.

Zu § 8:

Der Eigentümer (Art. II Z 10 CSC) ist für die Überprüfung der Container verantwortlich, muß sie aber nicht selbst durchführen. Das CSG übernimmt das Überprüfungsverfahren des CSC und konkretisiert es hinsichtlich der Form der Überprüfung (Abs. 1), der Schreibung des Datums (Abs. 3) und der ACEP-Genehmigung (Abs. 4). Zur besseren Kontrolle ist außerdem vorgesehen, daß Aufzeichnungen betreffend Überprüfungen und Reparaturen zu führen sind. Die Bestimmungen des Abs. 8 ergeben sich, von der Übergangsfrist abgesehen, zwingend aus Regel 2 Abs. 4 der Anlage I des CSC.

Zu § 9:

Das CSC kennt ausdrücklich nur die ordnungsgemäße Zulassung, Kennzeichnung und Instandhaltung als Voraussetzung für die Zulässigkeit der Beförderung eines Containers und, um deren Einhaltung zu garantieren, die behördliche Kontrolle des Sicherheitszulassungsschildes und des sicheren Zustandes des Containers. Die sich daraus ergebende und mit Strafsanktion bewehrte Pflicht, Container, die Sicherheits- oder formale Mängel aufweisen, von der Beförderung auszuschließen, wurde im ursprünglichen, zur Begutachtung versandten Entwurf auf den weiten Kreis aller an der Beförderung Beteiligten erstreckt. Nunmehr trifft sie allein den Beförderer.

Damit erübrigen sich einerseits Ausnahmetatbestände im Gesetz, andererseits zahlreiche, von diffizilen Zumutbarkeitserwägungen geprägte Strafverfahren. Der Durchsetzung der Bestimmungen scheint auch damit Genüge getan. Denn wer nur ausnahmsweise einen Container befördern läßt, sollte ohnehin nicht erfaßt sein. Wer dagegen Container häufig verwendet, wird um deren ordnungsgemäße Beschaffenheit schon aus Interesse an einer schadensfreien Beförderung der Ladung und zur Vermeidung von Haftungsfolgen besorgt sein und sein Personal entsprechend instruieren (vgl. die jüngst ausgearbeiteten IMO/ILO/UN/ECE Guidelines for Packing of Cargo Transport Units, insbesondere Kap. 2 und 5). Die spezifische Verantwortlichkeit des Eigentümers ergibt sich bereits aus den Zulassungs-, Instandhaltungs- und Überprüfungsvorschriften und braucht nicht notwendigerweise zusätzlich an die Beförderung geknüpft zu werden.

Bei Mängeln im Sinne des § 9 Abs. 2 ohne offensichtliche Gefährdung der Sicherheit wäre eine sofortige Unterbrechung der Beförderung sowohl unbillig als auch unzulässig. Die Meldung an die Behörde ist allerdings erforderlich, um Mißbrauch zu verhindern. Aus diesem Grund wird auch die Beförderung zur Reparatur (§ 9 Abs. 1) oder zur Mängelbehebung (§ 9 Abs. 2) als solche nachweisbar sein müssen.

Zu § 10:

Zu Kontrollen nach diesem Gesetz sind Organe unterschiedlicher Behörden berufen. Das liegt zum einen an der verkehrsträgerübergreifenden Verwendung von Containern, zum anderen an der als relativ einfach vom CSC vorgegebenen Kontrolle, die dafür umso häufiger, am besten also im Rahmen anderer, ohnehin stattfindender Kontrollen durchgeführt werden kann und soll. Damit wird auch einem Textvorschlag des Bundesministeriums für Inneres Rechnung getragen, der auf Grund der Entschließung des Nationalrates vom 16. März 1989, E 110-NR/17. GP, auf eine restriktive Betrauung der Organe des öffentlichen Sicherheitsdienstes mit neuen Aufgaben abzielt.

Wie bei vergleichbaren Gesetzen sind abgestufte Reaktionen auf festgestellte Verstöße vorgesehen. Zunächst sind sie der Behörde anzuzeigen, die das Strafverfahren einleitet und gemäß Abs. 4 den Bundesminister für Wissenschaft, Verkehr und Kunst verständigt. Stellt der Container offensichtlich ein Sicherheitsrisiko dar, so haben die Kontrollorgane die nötigen Sofortmaßnahmen zu treffen. Die endgültige Entscheidung obliegt auch hier der Behörde, die sich dazu gemäß AVG eines Sachverständigen bedienen kann. Es genügt dabei völlig, dem CSC entsprechend, die Kontrollen auf Verstöße gegen die Bestimmungen des § 9 einzuschränken. Weitere, ihnen vorangehende, etwa des Eigentümers gegen die Überprüfungspflicht, sind den Behörden ohnedies aus ihnen ersichtlich und können so zur Grundlage entsprechender Konsequenzen werden (Abs. 4, § 11, § 13).

Wird der Container in einem nicht ordnungsgemäßen Zustand belassen, so kann die Zulassung auf Grund eines vereinfachten Verfahrens entzogen werden. Abs. 4 setzt die Bestimmungen der Art IV Abs. 5 und VI Abs. 2 CSC um, die besagen, daß bei einem mangelhaften Container die Behörde dafür zu sorgen hat, daß er in einen ordnungsgemäßen Zustand gebracht oder die Zulassung entzogen wird, und, wenn der Mangel bereits bei der Zulassung vorgelegen sein könnte, die Verwaltung des Zulassungsstaates zu unterrichten. Treffen derartige Beanstandungen im Österreich, entfallen die Zulassungen beim Bundesministerium für Wissenschaft, Verkehr und Kunst, wenn der Fehler bei einer akkreditierten Stelle liegt, zweckmäßigerweise den Bundesminister für wirtschaftliche Angelegenheiten hievon verständigen (§ 12 Abs. 3 AkkG).

12

146 der Beilagen

Im übrigen ist allein die Bezirksverwaltungsbehörde in erster Instanz zur Vollziehung berufen. Dies entspricht dem in mittelbarer Bundesverwaltung zu vollziehenden Kraftfahrrecht und im Wege des Art. 102 Abs. 3 B-VG auch dem sonstigen Verkehrsrecht. Durch die ausdrückliche Nennung der zweitinstanzlichen Behörde wird dies zusätzlich unterstrichen. Um Abgrenzungsschwierigkeiten insbesondere für die zur Kontrolle berufenen Organe in ihrer funktionellen Zuordnung zu vermeiden, wurde auf eine Zuständigkeit anderer Verkehrsrecht vollziehender Behörden (wie Bundespolizeibehörden, Schifffahrtspolizei) verzichtet.

Zu § 13:

Die Strafbestimmungen erfassen drei Gruppen von Deliktstatbeständen: Verstöße

1. gegen Bestimmungen über das Sicherheitszulassungsschild oder Angaben gemäß § 6 (Z 1 und 2),
2. gegen die Instandhaltungspflichten (Z 3) und
3. gegen Vorschriften (Z 4) und Anordnungen (Z 5), die die Beförderung selbst betreffen.

Abs. 2 sieht für den Fall einer Übertretung durch den Eigentümer selbst die Möglichkeit des Verfalls vor. Eine solche Maßnahme scheint auf Grund der unter Umständen verursachten Gemeingefahr gerechtfertigt, wenn Container wissentlich mangelhaft oder nicht geprüft oder ohne Zulassung als zugelassen gekennzeichnet wurden und so in den Verkehr gelangen. Im übrigen kommen die Bestimmungen der Verwaltungsverfahrensgesetze zum Tragen.

Der Erlös aus Strafen und Verfall dient zur Deckung der Vollzugskosten.

Zu § 14:

Im internationalen Verkehr stehende Container mußten zum größten Teil bereits bisher nach dem CSC zugelassen sein, wenn auch durch einen anderen Mitgliedstaat. Auf diese sowie auf jeden in der Folge zugelassenen Container und auf das Zulassungsverfahren ist das CSG ab seinem Inkrafttreten anzuwenden. Die Übergangsfrist betrifft daher vor allem Container, die ausschließlich national befördert werden.

Zu § 15:

Die Vollzugskompetenz des Bundesministers für Wissenschaft, Verkehr und Kunst ergibt sich in Zusammenhalt mit dem Bundesministeriengesetz 1986 aus der Einordnung der geregelten Materie in das Verkehrs- und Kraftfahrwesen.