


11SN-373/ME

Bundeskammer für Arbeiter und Angestellte



A-1041 Wien, Prinz-Eugen-Straße 20-22, Postfach 534

Bundesministerium für Verkehr,  
Innovation und Technologie  
Abteilung II/B/9  
Radetzkystraße 2  
1031 Wien

Ihr Zeichen	Unser Zeichen	Bearbeiter/in	 DW	2423	Datum
151.126/1-II/B/9/02	GSt/UV/Ru	Hr Ruziczka	FAX	2105	17.10.2002

*Betreff:*

Entwurf eines Bundesgesetzes,  
mit dem das Gefahrgutbeförderungsgesetz geändert wird (GGBG-Novelle 2003)

Anlässlich der gegenständlichen neuerlichen Novellierung des oa Gesetzes, aber vor allem aus Sorge um die Verkehrssicherheit auf dem Sektor des Transportes gefährlicher Güter und weil die bisher geäußerten Bedenken von den Regierungsparteien bis jetzt nicht aus sachlichen, sondern scheinbar aus politischen Gründen negiert wurden, möchte die Bundeskammer für Arbeiter und Angestellte zum wiederholten Mal auf folgende Probleme aufmerksam machen:

1. Die Bestimmungen des Europäischen Übereinkommens über die internationale Beförderung gefährlicher Güter auf der Straße (ADR) werden in regelmäßigen Abständen unter Mitwirkung österreichischer Experten novelliert. Eine Übernahme dieser geänderten Regelungen in nationales Recht (Bundesgesetz über die Beförderung gefährlicher Güter – GGBG) ist – hinsichtlich der Beförderungsbestimmungen - zwingend erforderlich. Darüber hinaus übernimmt die Rahmenrichtlinie der EG Nr 94/55 die Bestimmungen des ADR auf diesem Gebiet für die EG-Mitgliedstaaten.

**Nicht** erforderlich war jedoch die letzte Umsetzung des größten Teils von internationalen Regelungen des ADR in nationales Recht, weil sich die wesentlichsten Änderungen der ADR-Novelle auf Haftungsregelungen (insbesondere Haftungsausschlüsse, die wörtlich übernommen wurden; Kapitel 1.4) bezogen. Gerade Straf- und Haftungsbestimmungen müssen aufgrund des ADR-Vertrages nicht übernommen werden und sind den Nationalstaaten vorbehalten. Wie oben erwähnt, müssen tatsächlich nur jene Bestimmungen umgesetzt werden, die sich unmittelbar auf die Beförderung gefährlicher Güter beziehen.

2. Seitens der Bundesarbeitskammer wurde in einer umfassenden Stellungnahme zum Begutachtungsentwurf vom 28.3.2001, in Gesprächen mit dem Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie und durch Presseaussendungen versucht, auf die Problematik der GGBG-Novelle für die betroffenen Gefahrgutlenker aber letztlich auch für die Verkehrssicherheit aufmerksam zu machen. Die gegenüber dem Begutachtungsentwurf nahezu unveränderte Regierungsvorlage wurde zunächst am 10. 4. dJ im parlamentarischen Verkehrsausschuss und eine Woche später im Plenum des Nationalrates gegen die Opposition mit den Stimmen der Regierungsparteien beschlossen. Wie aus den parlamentarischen Materialien der Homepage des Parlaments zu entnehmen ist, wurde auch ein Abänderungsantrag zum GGBG der Abgeordneten Eder und GenossInnen, der nur jene Bestimmungen beinhaltete, die für die Umsetzung zwingend notwendig waren, im Verkehrsausschuss durch die Regierungsparteien abgelehnt.
3. Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie Forstinger stellte im Oktober 2001 ein „Nationales Verkehrssicherheitsprogramm“ vor, das bis ins Jahr 2010 reichen soll. Mit der Novelle zum GGBG stellten sich die Regierungsparteien – möglicherweise nicht richtig informiert - aber stark in Widerspruch zu dessen Zielsetzung, die Verkehrssicherheit zu heben.
4. Der Frächterskandal, der im Jänner und Februar dJ aufgedeckt wurde, hat eindrücklich nachgewiesen, unter welchen untragbaren Arbeitsbedingungen LKW-Lenker tätig sein müssen. Deshalb fordert die Bundesarbeitskammer eine stärkere Berücksichtigung des

Verursacherprinzips bei Sanktionen wegen Gesetzesübertretungen: Derzeit trifft die Härte der Sanktionen voll den Lenker. Das, obwohl in vielen Fällen die Vorgaben der Auftraggeber die Lenker zu gesetzwidrigem Handeln geradezu zwingen. Oft kommt es zu Unfällen, weil Lenk- und Ruhezeiten oder die Höchstgeschwindigkeiten durch den Druck der Arbeitgeber nicht eingehalten werden können. Bestraft werden sollen daher die Arbeitgeber, die die Fahrer zur Verletzung dieser Vorschriften nötigen. Zur Erleichterung der Beweisführung wird die Einführung eines „Schriftlichen Fahrauftrages“ des Unternehmers an den Lenker verlangt. Beinhaltet sollen sein: Art und Umfang der Ladung, vorgesehene Route und Zeitraum der Erledigung.

5. Gerade das Gegenteil wurde jedoch mit der letzten Regierungsvorlage im Parlament beschlossen: Die Gefahrgutbeförderungsgesetz-Novelle führte zu unbegründbaren Haftungsbefreiungen für die Absender, Verlader und Beförderer von Gefahrguttransporten auf der Straße. Diese Haftungsbefreiungen bedeuten: Nach schweren Unfällen mit Personenschäden wären die genannten Unternehmen nicht haftbar. Gemäß § 7 Abs 3 kann der Absender, laut § 7 Abs 8 der Verlader und gemäß § 13 Abs 1a der Beförderer „auf die ihm von anderen Beteiligten zur Verfügung gestellten Informationen und Daten vertrauen“. Der Lenker kann diesen Haftungsausschluss nicht geltend machen, bei Straßenkontrollen muss kein anderer Verantwortlicher mehr festgestellt werden als der Lenker selbst, er bliebe auch zivil- und strafrechtlich allein auf der Strecke.
6. Durch die Abänderung des bisherigen § 7 Abs 2 hinsichtlich der Pflichten bestimmter Beteiligter ergeben sich weitere Verschlechterungen für Lenker bzw Arbeitnehmer. So entfällt zB die Unterweisungspflicht für den Beförderer an den Lenker. Gemäß § 13 Abs 2 Z 1 der unverändert beibehalten wurde, darf der Fahrer erst losfahren, wenn er vom Unternehmer die notwendigen Instruktionen bezüglich der gefährlichen Fracht erhalten hat. Demnach wäre jetzt der Unternehmer nicht mehr zu strafen, wenn er seiner Unterweisungspflicht nicht nachgekommen ist. Aber: Der Lenker ist belangbar, wenn er nicht unterwiesen wurde und trotzdem losfährt.

7. Auch Konsumenten, müssen nach der Änderung des Gefahrgutbeförderungs-Gesetzes - wegen der sehr umfassenden Definition des Begriffes „Empfänger“ - mit den Transportvorschriften für gefährliche Güter vertraut sein. Ansonsten könnte ihnen eine Strafe drohen. So könnte zB eine Heizöllieferung für den Konsumenten empfindlich teurer werden, wenn er seine Verpflichtungen nicht einhält: Gemäß § 7 Abs 9 darf der Empfänger „die Annahme eines Gutes nicht ohne zwingenden Grund verzögern“. Wird der Empfänger beispielsweise nicht angetroffen oder verspätet er sich zum vereinbarten Lieferungsstermin, sind Sanktionen gegen ihn nach § 27 Abs 2 Z 5 mit Strafen zwischen 72 und 3.633 Euro möglich. Gemäß § 7 Abs 9 hat der Empfänger weiters „nach dem Entladen zu prüfen, ob die ihn betreffenden Bestimmungen der gemäß § 2 in Betracht kommenden Vorschriften eingehalten sind“. Das bedeutet zB, wenn der Empfänger Gasflaschen geliefert bekommt und die Beförderungseinheit leer von ihm wegfährt, hat der Empfänger dafür zu sorgen, dass am Fahrzeug die Bezettelung entfernt wird. Welche Privatperson kann ohne Rechtsexperten ruhigen Gewissens noch Gefahrgutlieferungen übernehmen?
8. Zu überdenken wäre nach Ansicht der Bundesarbeitskammer auch die gewählte Technik der Verweisung auf internationale Regelungen: Langjährig wurde auf die Rahmenrichtlinie der EG Nr 94/55 verwiesen, wenn es um Änderungen des ADR ging. Damit war bei gesetzlichen Auslegungsschwierigkeiten die deutsche Version der internationalen Gefahrgutvorschriften authentisch. Warum plötzlich nicht mehr auf die EG-Rahmenrichtlinie verwiesen wird, sondern direkt auf das ADR und damit nur mehr der französische Originaltext Rechtsverbindlichkeit erlangen soll, ist unerklärlich. Dabei sind gerade die deutschsprachigen Mitgliedstaaten der EU stolz darauf, dass Deutsch auch eine Amtssprache in der EU ist.

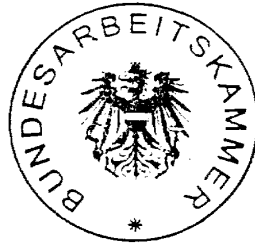
9. Die Bundeskammer für Arbeiter und Angestellte fordert daher, dass die dargestellten Probleme anlässlich der nunmehrigen neuerlichen Novellierung des Gefahrgutgesetzes rückgängig gemacht werden. Es sollten auch in Zukunft nur die zwingend notwendigen EG-Regelungen umgesetzt werden, keinesfalls darf es aus Gründen der Verkehrssicherheit zu Haftungsbefreiungen für Absender, Verlader und Beförderer kommen.

Mit freundlichen Grüßen

Der Präsident:



Herbert Tumpel



Der Direktor:

iv



Maria Kubitschek