

Stellungnahme des ÖAMTC

zum Entwurf eines Bundesgesetzes,
mit dem das Gefahrgutbeförderungsgesetz geändert wird
(GGBG-Novelle 2005)

A) Grundsätzliches:

Der ÖAMTC begrüßt im Wesentlichen den vorliegenden Entwurf, mit dem das GGBG in erster Linie den geltenden internationalen Bestimmungen angepasst werden soll. Wir erlauben uns allerdings den Hinweis, dass die Verpflichtung zur Unfallmeldung den Bedarf nach einer Unfallursachenforschung verdeutlicht. Die gestaffelten Strafbestimmungen werden ausdrücklich begrüßt.

Im übrigen sieht sich der ÖAMTC aber gezwungen, auf die nach wie vor fehlende besondere Gefahrgutlenkerausbildung hinzuweisen, die schon aus Anlass der GGBG-Novelle 2001 verlangt wurde.

B) Besonderer Teil:

1. Zu Art I, Änderung des § 2 Z. 1 (Anwendungsbereich):

Aus dieser Bestimmung ergibt sich, dass nur solche Gefahrgutbeförderungen unter den Anwendungsbereich des Gesetzes fallen, die im Sinne des ADR als solche zu verstehen sind. Da dies immer wieder Anlass zu Fragen gibt, sollte (klarstellend) die Bestimmung ergänzt werden, wonach die Beförderung gefährlicher Güter in so geringen Mengen, dass sie nicht unter den ADR fallen, vom Geltungsbereich dieses Gesetzes nicht umfasst sind.

2. Zu Art I, Z. 10, Änderung der §§ 12a und 12b (Unfallmeldung):

a) zu § 12a:

Die hier normierte Pflicht zur Meldung von Ereignissen mit gefährlichen Gütern an das BMVIT erscheint an sich unproblematisch. Es zeigt sich allerdings, dass eine professionelle Unfallursachenforschung notwendig ist. Mangels einer Unfalluntersuchungsstelle dürfte eine solche Ursachenforschung vorerst nicht – oder nicht ausreichend - erfolgen.

b) zu § 12b:

Ganz allgemein weisen wir darauf hin, dass verschärfte Sicherheitsbestimmungen wie in diesem Paragraphen vorgesehen, einen entsprechenden Überwachungsbedarf schaffen, der durch geeignete Maßnahmen auf Seite der Exekutive gedeckt sein sollte.

In Absatz 6 erscheint der Satz “Auffrischungsunterweisungen im Bereich der Sicherung müssen nicht unbedingt nur mit Änderungen der Vorschriften zusammenhängen.“ – zumal als Gesetzestext konzipiert – sehr abstrakt und sollte – auch in Hinblick auf Art 18 B-VG - konkreter gefasst werden.

3. Zu Art I, Z. 35, Änderung des § 27 (Strafbestimmungen):

Zu Abs 1:

Insoweit auf „Schulungskurse“ Bezug genommen wird, sollte der gesetzliche Auftrag zur Schaffung spezieller „Ladungssicherungskurse“ im Zuge der 7. FSG Novelle bedacht werden, die in diesem Zusammenhang angesprochen oder berücksichtigt werden sollten.

Zu allen Absätzen:

Der ÖAMTC sieht in den neuen Strafbestimmungen einen begrüßenswerten Vorstoß, Differenzierungen – je nach Schwere des Deliktes - vorzunehmen. Insbesondere die aus den Erläuterungen ersichtliche Bemühung des Entwurfsverfassers, Härtefälle – etwa in Folge der Kumulation mehrerer relativ leichter Übertretungen – zu vermeiden und die Verhängung von Organstrafverfügungen vorzusehen, ist anerkennend zu würdigen.

Vor allem im Hinblick auf die angestrebte generalpräventive Wirkung von Gesetzen und deren Strafbestimmungen ist es dringend erforderlich, in der öffentlichen Information über den Inhalt von Vorschriften adäquate und glaubwürdige Strafdrohungen kommunizieren zu können. Die neuen Bestimmungen tragen gerade diesem Interesse in zufriedenstellender Weise Rechnung.

Der ÖAMTC bedauert an dieser Stelle, dass derartige differenzierte Strafsätze bisher nicht in das Kraftfahrzeuggesetz Eingang gefunden haben, das – nach der nunmehr beabsichtigten 26. Novelle – über einen völlig undifferenzierten Strafrahmen von bis zu €5.000,-- verfügen soll. Die öffentliche Bekanntmachung bestehender Strafdrohungen – etwa für die Verletzung der Mitführverpflichtung von Warnwesten oder das richtige Verhalten bei ausgefallener Beleuchtung - in exorbitanter Höhe würde die Glaubwürdigkeit solcher - an sich sehr sinnvoller - Bestimmungen unterlaufen und unterbleibt daher in der Praxis meist.

Vor diesem Hintergrund ist im GGBG die Anhebung der Höchststrafe von derzeit €43.603,-- auf €50.000,-- zu verstehen und zu akzeptieren.

C) Ergänzungsvorschläge:

Zu § 14 (Besondere Ausbildung der Gefahrgutlenker):

Wie schon aus Anlass der Stellungnahme zur GGBG Novelle 2001 angemerkt wurde, sind 90 % aller Unfälle auf menschliches Fehlverhalten zurückzuführen und resultiert dieses Fehlverhalten zumeist aus Kurzschlusshandlungen aufgrund mangelnden Wissens und Gefahrenbewusstseins.

Noch immer sehen die Bestimmungen des § 14 keinerlei Ausbildungsmaßnahmen vor, um diesen Gefahren in geeigneter Weise zu begegnen. Dementsprechend wird nach wie vor die praxisgerechte Ausbildung der Lenker vernachlässigt, um sie auf die speziellen Anforderungen hinsichtlich des Verhaltens ihrer Ladung und ihres Fahrzeuges vorzubereiten.

Auf die schon aus Anlass der GGBG Novelle 2001 übermittelten Unterlagen wird nochmals mit Nachdruck hingewiesen.

Der ÖAMTC schlägt daher erneut vor, die **fahrzeugspezifische Ausbildung der Gefahrgutlenker** nicht bloß der (freiwilligen und sehr lobenswerten) Eigeninitiative einzelner Unternehmen zu überlassen, sondern gesetzlich verbindlich für alle betroffenen Lenker vorzuschreiben.

*Mag. Martin Hoffer
ÖAMTC-Rechtsdienste
Wien, im April 2005*