

**bmask**BUNDESMINISTERIUM FÜR  
ARBEIT, SOZIALES UND  
KONSUMENTENSCHUTZStubenring 1, 1010 Wien  
DVR: 0017001**AUSKUNFT**Mag. Florian Reininger  
Tel: (01) 711 00 DW 2259  
Fax: +43 (1) 715 82 58  
Florian.Reininger@bmask.gv.at

An das  
Bundesministerium für Verkehr,  
Innovation und Technologie

per Email an:  
sch1@bmvit.gv.at

E-Mail Antworten sind bitte unter Anführung  
der Geschäftszahl an die E-Mail Adresse  
begutachtung@bmask.gv.at zu richten.**GZ: BMASK-10319/0026-I/A/4/2012**

Wien, 06.11.2012

**Betreff: Entwurf eines Bundesgesetzes, mit dem ein Bundesgesetz über die Eisenbahnbeförderung und die Fahrgastrechte erlassen und das Eisenbahngesetz 1957 geändert wird; Stellungnahme des Bundesministeriums für Arbeit, Soziales und Konsumentenschutz**

Sehr geehrte Damen und Herren!

Bezug nehmend auf das Schreiben vom 08.10.2012, GZ: BMIT-210.805/0015-IV/SCH1/2012, hinsichtlich des im Betreff näher bezeichneten Ministerialentwurfes nimmt das Bundesministerium für Arbeit, Soziales und Konsumentenschutz wie folgt Stellung:

**1. Allgemeine Bemerkungen**

Eingangs ist festzuhalten, dass das Bundesministerium für Arbeit, Soziales und Konsumentenschutz eine Vielzahl der in der Novelle vorgesehenen Verbesserungen begrüßt, da sie in **konsumentenpolitischer Hinsicht** einen Fortschritt darstellen. Die Einrichtung und Besetzung des Fahrgastbeirates, welcher im Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie angesiedelt sein wird, ist positiv hervorzuheben. Auch die gesamthafte Neufassung und Zusammenführung der bisher getrennten Gesetze wird befürwortet.

Für die ca. 15-20 % der Bahnreisenden mit Behinderungen, deren mitreisende Familienangehörige sowie das mitreisende Betreuungspersonal ist von entscheidender Bedeutung, dass das Eisenbahnbeförderungs- und -fahrgastrecht ein hohes Schutz-

und Hilfestellungsniveau aufweist. Beim vorliegenden Gesetzesvorhaben ist daher die **Verankerung der Rechte und Bedürfnisse behinderter Bahnreisender wichtig** (siehe 1. Teil 1. Hauptstück des Begutachtungsentwurfs und Hinweis auf die „Verordnung (EG) Nr. 1371/2007 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. Oktober 2007 über die Rechte und Pflichten der Fahrgäste im Eisenbahnverkehr“).

Das künftige Eisenbahnbeförderungs- und Fahrgastrechtegesetz (EisBFG) soll ko-härent mit den Zielsetzungen des **Behindertengleichstellungsgesetzes** sein. Es ist nicht im Interesse der Rechtsanwender/innen (weder für Unternehmen noch für Konsument/innen), wenn es künftig zwischen diesen beiden Rechtsmaterien Disparitäten gibt.

## **2. Änderungsvorschläge bzw. Ergänzungsvorschläge im Detail**

### **Zu Artikel 1: Eisenbahnbeförderungs- und Fahrgastrechtegesetz (EisBFG):**

#### Zu Art. 1 § 2 Abs. 1 (Ausnahmen vom Anwendungsbereich - Beförderung im Stadtverkehr)

Eine Ausnahme von der Verordnung (EG) Nr. 1371/2007 für den Stadtverkehr (Straßenbahnen sind ohnehin nicht erfasst) ist aus behindertengleichstellungsrechtlicher Sicht nicht zielführend. Die vorgesehene Ausnahme hätte z.B. zur Folge, dass im Stadtverkehr Zugänglichkeit nicht verpflichtend wäre und auch Hilfeleistungen an Bahnhöfen und im Zug nur auf freiwilliger Basis erfolgen müssten. Auch Entschädigungen für beschädigtes Equipment behinderter Menschen (z.B. Rollstühle) wären nicht vorgesehen. Es wird daher die **Streichung der Ausnahme** vorgeschlagen.

#### Zu Art. 1 § 2 Abs. 2 (Ausnahmen vom Anwendungsbereich - Beförderung im Vorort- und Regionalverkehr)

Die vorgesehene Teilausnahme der Verordnung (EG) Nr. 1371/2007 für den Vorort- und Regionalverkehr ist aus behindertengleichstellungsrechtlicher Sicht zu weitgehend und schränkt das Schutzniveau behinderter Menschen im Eisenbahnverkehr ein. Es ist wichtig, dass **Mindestnormen für die Qualität der Dienste** einzuhalten sind (siehe Anhang III der Verordnung (EG) Nr. 1371/2007), insbesondere in Hinblick auf die Hilfeleistung für Personen mit Behinderungen und Personen mit eingeschränkter Mobilität). Artikel 28 der Verordnung (EG) Nr. 1371/2007 sollte daher nicht ausgenommen werden.

### Zu Art. 1 §§ 3 und 4 (Fahrgäste mit Zeitfahrkarten - Anwendungsbereich)

Die Ausdehnung von Entschädigungsregelungen bei wiederholten Verspätungen und Ausfällen auch auf InhaberInnen von anderen Zeitfahrkarten als Jahreskarten sowie auf übertragbare Zeitfahrkarten wird ausdrücklich begrüßt.

### Zu Art. 1 § 4 Abs 1 Z 2 (Fahrgäste mit Zeitfahrkarten – Fahrpreisentschädigungen Jahreskarten)

Die Formulierung, dass die Modalitäten für die Fahrpreisentschädigung sowie die Höhe des Pünktlichkeitsgrades „*nicht unangemessen oder unzumutbar*“ für die Fahrgäste sein dürfen, lässt einen sehr breiten Spielraum. Zumindest die Nennung von Beispielen für Grenzen in die eine oder andere Richtung könnte hier mehr Klarheit bringen.

### Zu Art. 1 § 6 (Weitere Fahrgastrechte – Anwendungsbereich)

Die Ausnahme für den Stadtverkehr sollte wie bei § 2 Abs. 1 gestrichen werden. Eine generelle Ausnahme des Stadtverkehrs im Bereich der Eisenbahnfahrgastrechte widerspricht zudem der einschlägigen EU-Verordnung. Im Fall der Beibehaltung der Ausnahme müsste analog zu § 2 folgender Satz angefügt werden:

*„Dies gilt jedoch nicht für die Art. 9, Art. 11, Art. 12, Art. 19, Art. 20 Abs. 1 und Art. 26 der Verordnung (EG) Nr. 1371/2007.“*

### Zu Art. 1 § 8 (Weitere Fahrgastrechte - Verspätung und Ausfall des Zuges)

Grundsätzlich entfällt die Regelung des § 24 Abs. 1 Eisenbahnbeförderungsgesetz (EBG), wonach im Falle der Verspätung oder des gänzlichen oder des teilweisen Ausfalls eines Zuges kein Anspruch des Fahrgastes auf Entschädigung zusteht. Dies ist sehr zu begrüßen.

Gegenüber der Vorregelung begrüßenswert ist in § 8 Abs. 1, dass eine Erstattung auch im Falle einer mehr als 60 minütigen Verspätung zusteht.

Neu ist auch, dass nach § 8 Abs. 1 Z 1 zusätzlich zum Verzicht auf die Weiterfahrt und zur (anteilmäßigen) Erstattung des Fahrpreises eine unentgeltliche Rückbeförderung beansprucht werden kann. Nach § 24 Abs. 2 lit b EBG war eine Rückbeförderung bisher nur ohne Erstattung möglich.

Möchte der Fahrgäst die Fahrt fortsetzen, so hat diese nach § 8 Abs. 1 Z 2 ohne Erhebung eines zusätzlichen Fahrpreises zu erfolgen. Nach § 24 Abs. 2 lit c EBG hatte die Weiterbeförderung überdies „**so rasch wie möglich**“ zu erfolgen; dieser Anspruch fehlt im vorgelegten Entwurf und sollte auch in das neue Gesetz übernommen werden.

### Zu Art. 1 § 9 (Weitere Fahrgastrechte – Erstattung)

Die vorgesehene Regelung zur Erstattung ist nicht ausreichend klar.

Gemäß Abs. 1 wird normiert, dass alle Fahrscheine erstattungsfähig sind.

Die Regelung des Abs. 2 Satz 1 erlaubt aber in der Folge die Festlegung von „*Bedingungen*“, die dann wohl doch dazu führen können, dass Stornogebühren dennoch verlangt werden dürfen. Die Formulierung „*unter welchen Bedingungen*“ gibt inhaltlich keine Vorgabe/keine Kriterien/keine Schranken dahingehend, was an Bedingungen zulässig sein könnte.

Für die zusätzlich laut Abs. 2 Satz 3 normierte Möglichkeit zur Normierung von besonderen „*Bedingungen*“ hinsichtlich der Erstattung beim Verkauf „*über bestimmte Vertriebswege*“ ist ebenfalls nicht klar, nach welchen Wertungen hier Ausnahmen vom Grundsatz des Abs. 1 festgelegt werden können. Lediglich die Erläuterungen weisen hierzu auf Fälschungsrisiken bei Internettickets hin.

Es bleiben also die Schranken für derartige Bedingungen unklar und somit etwa auch, ob unter anderem bestimmte Sonderaktionen (wie z.B. die Sparschiene) die grundsätzliche Stornokostenfreiheit nach Abs. 1 einschränken können.

### Zu Art. 1 § 11 (Sonstige Bestimmungen - Beförderungspflicht)

Die Formulierungen in Abs. 1 Z 1, 2 und 3 sind sehr allgemein gehalten und könnten dazu führen, die – insbesondere für Menschen mit Behinderungen essentielle und durch die Verordnung (EG) Nr. 1371/2007 garantierte – Beförderungspflicht auszuhöhlen.

Die in Abs. 1 Z 2 vorgesehene Ausnahme, der zufolge die Beförderung den Eisenbahnunternehmen *mit den normalen Beförderungsmitteln, die den regelmäßigen Bedürfnissen des Verkehrs genügen*, möglich sein muss, lässt künftige Auslegungsschwierigkeiten hinsichtlich Ausmaß und Grenzen der Zurverfügungstellung von barrierefreien Transportmitteln und -anlagen befürchten (Schutzniveau der Verordnung (EG) Nr. 1371/2007 und des Bundes-Behindertengleichstellungsgesetzes sind höher).

Zur Sicherstellung des ohnehin in der EU-Eisenbahnfahrgastrechte-Verordnung verankerten Anspruchs auf Beförderung (Artikel 19) sowie als Klarstellung zu den vorangehenden Z 1-3 wird folgender Absatz 3 vorgeschlagen:

„(3) Absatz 1 Z 1 bis 3 beschränkt nicht das Recht von Personen mit Behinderungen und Personen mit eingeschränkter Mobilität auf Beförderung.“

Die Bestimmung des § 11 Abs. 1 Z 1 ist maßgeblich für eine Reihe von weiterführenden Regelungen und Pflichten für Arbeitnehmer/innen (vgl. insbesondere § 21a Eisenbahngesetz (EisbG) und § 7 Abs. 4 Eisenbahnverordnung (EisbVO) – Festlegung des Verhaltens und der Ausbildung des Personals durch das Eisenbahnunternehmen, § 30 EisbG – Überwachung des Verhaltens von Personen durch Eisenbahn-aufsichtsorgane usw.). Die vorgeschlagene Bestimmung („*die für die Beförderung maßgeblichen Regelungen*“) ist für die weiterführenden Regelungen und Pflichten für Arbeitnehmer/innen zu unbestimmt und wäre zur Herstellung einer ausreichenden

Rechtssicherheit näher zu konkretisieren. Auf Grund des vorliegenden Entwurfs der Bestimmungen des § 22a EisbG müssten die Beförderungsbedingungen allumfassend sein und reduzieren sich „*die für die Beförderung maßgeblichen Regelungen*“ daher auf die Beförderungsbedingungen.

#### Zu Art. 1 § 12 (Sonstige Bestimmungen – Kundmachung von Tarifen und Fahrplänen)

Die Anforderung, Tarife und Preise transparent darzustellen wird ausdrücklich begrüßt. Die Unübersichtlichkeit der Tarife ist ja ein großer Kritikpunkt aus Konsumentensicht.

#### Zu Art. 1 § 13 Abs. 4 (Sonstige Bestimmungen – Fahrausweise)

Gemäß § 13 Abs. 4 haben sich „*Bedienstete der Eisenbahnunternehmen*“ gegenüber den Fahrgästen auf Verlangen auszuweisen.

Die vorgeschlagene Regelung umfasst uneingeschränkt *alle Eisenbahnbediensteten* (z.B. Bauarbeiter, Verwaltungspersonal, Reinigungspersonal) und ist daher jedenfalls zu weit gefasst. Offensichtlich kann hier nur jene Teilmenge der *Betriebsbediensteten* gemeint sein, die *Züge begleiten* (§ 36 Abs. 1 Z 1 dritter Fall Eisenbahnbau- und –betriebsverordnung (EisbBBV)). Zur Vermeidung von Missverständnissen wäre dies daher eindeutig einzugrenzen.

Darüber hinaus sind über die Betriebsbediensteten hinausgehende Bedienstete (z.B. Bauarbeiter, Verwaltungspersonal, Reinigungspersonal) auch gar nicht zum Mitführen eines Dienstausweises verpflichtet (vgl. § 38 Abs. 5 EisbBBV).

#### Zu Art. 1 § 13 Abs. 5 (Sonstige Bestimmungen – Fahrausweise)

Gemäß § 13 Abs. 5 ist das Einbehalten von Fahrausweisen oder sonstigen mit der Beförderung im Zusammenhang stehenden Ausweisen zu bestätigen.

Es wäre klarzustellen, dass von dieser Regelung nicht Dienstausweise von Aufsichtsbehörden (Eisenbahnbehörde, Verkehrs-Arbeitsinspektorat) umfasst sein können. Ebenso wäre in den Allgemeinen Anordnungen gemäß § 21a EisbG (Dienstvorschriften) festzulegen, unter welchen Voraussetzungen eine derartige Einbehaltung erfolgen muss. Weiters wäre dies auch in die Ausbildung des Personals gemäß § 21a EisbG aufzunehmen.

#### Zu Art. 1 § 15 Abs. 1 und 2 (Sonstige Bestimmungen – Erhöhter Fahrpreis und sonstige Gebühren)

Sehr begrüßt wird die neu geschaffene Einspruchsmöglichkeit und die Verpflichtung zur Mahnung.

Es muss im Gesetzestext aber unbedingt zusätzlich klargestellt werden, dass hinsichtlich des Kostenersatzes die **Regelungen des § 1333 Abs. 2 ABGB einzuhalten** sind.

Die Formulierungen sind hinsichtlich des zeitlichen Ablaufs des Mahn- bzw. Eintreibungsverfahrens leider nicht klar verständlich formuliert. Wann muss das Unternehmen den Passagier mahnen?

Nach Ansicht des Bundesministeriums für Arbeit, Soziales und Konsumentenschutz müsste das Eisenbahnunternehmen ab dem Tag nach der „Übergabe“ bzw. Zustellung der Forderung zunächst mindestens einen Monat mit der Betreibung der Forderung warten, da in diesem Zeitraum ein begründeter Einspruch vorgenommen werden kann. Im Fall eines Einspruchs müsste dieser vom Unternehmen dann inhaltlich beantwortet werden und frühestens hier dürfte dann als erster Betreibungsschritt die verpflichtende Mahnung erfolgen. Hierzu wäre eine Klarstellung zumindest in den EB sehr hilfreich.

Weiters sollte die Norm um eine **Informationspflicht gegenüber dem Kunden** über die Frist für den (zu begründenden) Einspruch und dessen Rechtsfolge (Zuwarten mit Betreibungsschritten) ergänzt werden.

Der letzte Satz, jedenfalls der letzte Halbsatz der **Erläuterungen** zu § 15 Abs. 1 wäre zu streichen: es gibt nämlich durchaus Fälle, wo die gerichtliche Forderungseinbringung unter Umständen im Hinblick auf die Kosten auch aus Konsumentenschutzsicht günstiger sein kann.

#### Zu Art. 1 § 15 Abs. 3 (Sonstige Bestimmungen – Erhöhter Fahrpreis und sonstige Gebühren)

Die vorgeschlagene Regelung erscheint nicht zeitgemäß. Es sollte dank der modernen Technologie möglich sein, direkt im Zug mittels elektronischer Geräte zu überprüfen, ob ein Passagier Inhaber eines gültigen, auf seinen Namen lautenden, Ausweises ist. Bei Kontrollen innerhalb des Netzes der Wiener Linien ist dies bereits Standard.

#### Zu Art. 1 § 17 (Sonstige Bestimmungen – Wartegelegenheit)

Am Schluss des § 17 soll folgender Satz angefügt werden:

*„Dabei ist insbesondere auch auf die Bedürfnisse der Personen mit Behinderungen und Personen mit eingeschränkter Mobilität sowie die barrierefreie Gestaltung der Wartegelegenheiten zu achten.“*

#### Zu Art. 1 § 19 (Sonstige Bestimmungen – Verhalten der Fahrgäste)

Gemäß § 19 Abs. 1 kann das Eisenbahnunternehmen Fahrgäste, welche die vorgeschriebene Ordnung oder Sicherheit ... oder die zu ihrer Aufrechterhaltung getroffenen Anordnungen der vom Eisenbahnunternehmen beschäftigten oder beauftragten Personen nicht beachten oder auf Grund ihres Zustandes oder ihres Verhaltens stören, von der Beförderung ausschließen.

Die **Voraussetzungen** für ein Ausschließen von der Beförderung sind **sehr unbestimmt**, sodass dies in der Praxis zu Konflikten zwischen Bediensteten des Eisen-

bahnunternehmens und Fahrgästen führen kann. Ebenso stimmt diese Regelung auch nicht mit der Systematik der voranstehenden Bestimmungen über die Beförderungspflicht überein.

Die Voraussetzungen für das Ausschließen der Beförderung sollten näher determiniert sein. Ebenso wäre auch in den Allgemeinen Anordnungen gemäß § 21a EisbG (Dienstvorschriften) festzulegen, unter welchen Voraussetzungen ein Ausschließen von der Beförderung erfolgen muss, weiters wäre dies jedenfalls auch in die **Ausbildung des Personals gemäß § 21a EisbG aufzunehmen**.

Die Formulierung „*Das Eisenbahnunternehmen kann Fahrgäste, welche die vorgeschriebene Ordnung oder Sicherheit [...] auf Grund ihres Zustandes oder ihres Verhaltens stören, von der Beförderung ausschließen*“ könnte dazu führen, **Menschen mit spezifischen Behinderungen** (z.B. lernbehinderte oder psychisch behinderte Menschen) **von der Beförderung und damit vom öffentlichen Personenverkehr auszuschließen** (Exklusionsbestimmung). Die Passage „auf Grund ihres Zustandes oder ihres Verhaltens“ sollte daher **gestrichen werden**.

#### Zu Art. 1 § 20 (Sonstige Bestimmungen – Informationspflichten)

In **Abs. 3** soll nach dem Satz „*Die Informationen sind über die verfügbaren Informationskanäle wie über die jeweilige Internetseite des Eisenbahnunternehmens, am Bahnhof oder im Zug bereitzustellen, beispielsweise am Fahrkartenschalter, vom Zugbegleiter, über Monitore oder Aushänge oder auf sonstige geeignete Weise.*“ folgender Satz ergänzt werden:

„*Es ist sicherzustellen, dass diese Informationen auch von Menschen mit Behinderungen wahrgenommen werden können.*“

Das Gebot in **Abs. 6** einer „angemessenen“ Information ist wenig ambitioniert. Vorgeschlagen wird „*angemessen*“ zu streichen, oder zumindest eine Konkretisierung anhand von Beispielen vorzunehmen.

#### **Zu Artikel 2: Eisenbahngesetz (EisBG):**

##### Zu Z 2 (§ 22b Abs. 1)

Der zweite Satz ist nicht ganz klar formuliert: soll die Herausnahme unwirksam erklärter Bedingungen oder soll die Neuformulierung untersagter Bedingungen (dieses ist wohl gemeint) im Sinn des § 78b Abs. 2 bekanntgegeben werden?

##### Zu Z 3 (§ 78a Abs. 1)

Es wird im Hinblick auf die europäischen Bemühungen um flächendeckende Schlichtung in Verbrauchersachen (EU-ADR-Richtlinie unmittelbar vor Beschlussfassung) angeregt, die **Einschränkung** auf „*die von Kunden vorgelegten Beschwerden von grundsätzlicher Bedeutung oder überdurchschnittlicher Bedeutung*“ zu **streichen**.

Auch die bei der RTR und E-Control Austria vorgesehenen Schlichtungsstellen kennen solche Einschränkungen nicht.

#### Zu Z 4 (§ 78b)

Angeregt wird; die Überschrift wie folgt umzuformulieren:

**„Unwirksamkeitserklärung durch die Schienen-Control-Kommission.“**

#### Zu Z 5 (§ 167 Abs. 1 Z 3)

Das „*wer*“ am Satzbeginn sollte weggelassen werden. Hier dürfte ein Redaktionsversehen vorliegen.

#### Zu Z 5 (§ 167 Abs. 2)

Diese Bestimmung wäre wohl systematisch am Ende des **Eisenbahnbeförderungs- und Fahrgastrechtegesetzes** anzusiedeln, da sie ja Sanktionen gegen das Eisenbahnbeförderungsgesetz normiert.

Die Knüpfung einer Sanktion lediglich an einen „*schwerwiegenden*“ Verstoß ist inhaltlich nicht verständlich und entspricht wohl auch nicht der Intention der EU-VO. Die Verordnung (EG) Nr. 1371/2007 verpflichtet in Art. 22 zur Erlassung wirksamer, verhältnismäßiger und abschreckender Sanktionen **generell** bei Verstößen gegen die Verordnung. Es wird hier ohnehin nur ein Strafrahmen normiert, sodass bei leichten Verstößen von einer entsprechend niedrigen Bestrafung ausgegangen werden kann.

Die Höhe des Strafrahmens erscheint überdies relativ gering. In der korrespondierenden Bestimmung des § 169 Abs. 1 Z 3 lit g des Luftfahrtgesetzes (in der im übrigen nicht zwischen schwerwiegenden und nicht schwerwiegenden Verstößen unterschieden wird) ist bei Verstößen gegen die Bestimmungen der Fluggastrechte-VO 261/2004 eine Verwaltungsstrafe bis zu € 22.000;- vorgesehen.

#### **Verbandsklagsbefugnis:**

Entsprechend der Regelung in § 115a Luftfahrtgesetz wäre außerdem bei Verstößen gegen die Fahrgastrechte eine Verbandsklage im Sinn des § 28a KSchG zu normieren.

Es wird folgender Textvorschlag angeregt:

**„Unterlassungsanspruch**

*§ xxx. (1) Eisenbahnunternehmen und Verkehrsverbünde können auf Unterlassung geklagt werden, wenn sie gegen Ge- oder Verbote im Zusammenhang mit Bahnfahrgastverträgen verstoßen und dadurch die allgemeinen Interessen der Verbraucher beeinträchtigen. Die Gefahr eines entsprechenden Verstoßes besteht nicht, wenn das Unternehmen nach Abmahnung durch eine gemäß Abs. 2 klageberechtigte Ein-*

richtung binnen angemessener Frist eine mit angemessener Konventionalstrafe (§ 1336 ABGB) besicherte Unterlassungserklärung abgibt.

(2) Der Anspruch kann von der Wirtschaftskammer Österreich, der Bundesarbeitskammer, dem Österreichischen Landarbeiterkammertag, der Präsidentenkonferenz der Landwirtschaftskammern Österreichs, dem Österreichischen Gewerkschaftsbund, dem Verein für Konsumenteninformation und dem Österreichischen Seniorenrat geltend gemacht werden.

(3) Die §§ 24, 25 Abs. 3 bis 7 und 26 des Bundesgesetzes gegen den unlauteren Wettbewerb 1984, [BGBI. Nr. 448/1984](#), gelten sinngemäß.

(4) § 7 Abs. 2 erster Satz und § 8 Abs. 2 der Jurisdiktionsnorm, [RGBI. Nr. 111/1895](#), sind nicht anzuwenden.“

Eine Gleichschrift der Stellungnahme wurde dem Präsidium des Nationalrates elektronisch an die Adresse „begutachtungsverfahren@parlament.gv.at“ übermittelt.

Mit freundlichen Grüßen  
Für den Bundesminister:

i.V. Alfred Koglauer

*Elektronisch gefertigt.*

|   |   |  |
|---|---|--|
| Signaturwert  | Qxpm0kguAhIEkmBjZcArla9aDXdL9i1ktupDa7+XGGq26mUA53BLr6DVvVWnnwV07bqtxxAvA88XULI/u58k78De+gSrV+rGwjbc12Bs7F/GR98lfgK/IG9vWq4iPHi9tWsj+4dWP/rnASRpUzsDoaEgpHrvTGkMqSVAJ89TTqE=  |  |
|  | Unterzeichner   | serialNumber=373486091417,CN=BMASK,O=BM fuer Arbeit, Soziales und Konsumentenschutz,C=AT   |
|   | Datum/Zeit-UTC  | 2012-11-06T13:42:49+01:00  |
|   | 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 |
|   | Serien-Nr.  | 532586   |
|   | Methode   | urn:pdfsigfilter:bka.gv.at:binaer:v1.1.0   |
|   | Parameter   | etsi-bka-moa-1.0   |
| Hinweis   | Dieses Dokument wurde amtssigniert.   |  |
| Prüfinformation   | Informationen zur Prüfung der elektronischen Signatur finden Sie unter: <a href="http://www.signaturpruefung.gv.at">http://www.signaturpruefung.gv.at</a><br>Informationen zur Prüfung des Ausdrucks finden Sie unter:<br><a href="http://www.bmask.gv.at/cms/site/liste.html?channel=CH1052">http://www.bmask.gv.at/cms/site/liste.html?channel=CH1052</a> |  |