

*Entwurf***Bundesgesetz, mit dem das Unfalluntersuchungsgesetz, das Kraftfahrgesetz 1967, das Seilbahngesetz 2003 sowie das Schifffahrtsgesetz geändert werden**

Der Nationalrat hat beschlossen:

Inhaltsverzeichnis

Artikel 1	Änderung des Bundesgesetzes über die Errichtung der Unfalluntersuchungsstelle des Bundes (Unfalluntersuchungsgesetz)
Artikel 2	Änderung des Kraftfahrgesetzes 1967
Artikel 3	Änderung des Schifffahrtsgesetzes
Artikel 4	Änderung des Seilbahngesetzes 2003

Artikel 1**Änderung des Unfalluntersuchungsgesetzes**

Das Bundesgesetz über die Errichtung der Unfalluntersuchungsstelle des Bundes (Unfalluntersuchungsgesetz), BGBl. I Nr. 123/2005, zuletzt geändert durch das Bundesgesetz BGBl. I Nr. 2/2008, wird wie folgt geändert:

1. Das Inhaltsverzeichnis samt Überschrift lautet:

„Bundesgesetz über die unabhängige Sicherheitsuntersuchung von Unfällen und Störungen**(Unfalluntersuchungsgesetz – UUG 2005)**

Inhaltsverzeichnis

1. Abschnitt**Gemeinsame Bestimmungen**

- § 1 Gegenstand
- § 2 Errichtung der Sicherheitsuntersuchungsstellen
- § 3 Organisation der Sicherheitsuntersuchungsstellen
- § 4 Ziel einer Sicherheitsuntersuchung

2. Abschnitt**Bestimmungen über Sicherheitsuntersuchungen in den Bereichen Schiene, Schifffahrt und Seilbahnen**

- § 5 Begriffsbestimmungen
- § 6 Grundsätze des Verfahrens einer Sicherheitsuntersuchung
- § 7 Befangenheit
- § 8 Verschwiegenheitsverpflichtung
- § 9 Einleitung der Sicherheitsuntersuchung
- § 10 Beiziehung von Sachverständigen und Dolmetschern
- § 11 Untersuchungsbefugnisse
- § 12 Organe des öffentlichen Sicherheitsdienstes
- § 13 Dokumentation
- § 14 Stellungnahmeverfahren

- § 15 Untersuchungsbericht
- § 16 Sicherheitsempfehlung
- § 17 Wiederaufnahme der Sicherheitsuntersuchung
- § 18 Aufbewahrungspflichten
- § 19 Tätigkeitsbericht
- § 20 Vorfallstatistik

3. Abschnitt

Bestimmungen über Sicherheitsuntersuchungen im Bereich der Zivilluftfahrt

- § 21 Durchführungsbestimmung
- § 22 Zusammenarbeit der Behörden in der Europäischen Union
- § 23 Zusammenarbeit mit Behörden in Drittländern
- § 24 Untersuchungsberichte aus Drittländern

4. Abschnitt

Einrichtung eines Verkehrssicherheitsbeirates

- § 25 Verkehrssicherheitsbeirat

5. Abschnitt

Schlussbestimmungen

- § 26 Umsetzung von Rechtsakten der Europäischen Union
- § 27 Strafbestimmung
- § 28 Übergangsbestimmung
- § 29 Personalregelungen für Bundesbedienstete
- § 30 Verweisung
- § 31 Sprachliche Gleichbehandlung
- § 32 Vollziehung
- § 33 In-Kraft-Treten“

2. Die Überschrift des 1. Abschnittes lautet „Gemeinsame Bestimmungen“

3. § 1 lautet:

„§ 1. (1) Dieses Bundesgesetz gilt für die Sicherheitsuntersuchung von Vorfällen in den Bereichen Schiene, Schifffahrt und Seilbahnen, soweit sich diese Vorfälle im österreichischen Hoheitsgebiet ereignet haben und enthält im Abschnitt 3 Regelungen zur Durchführung der Verordnung (EU) Nr. 996/2010 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 20.10.2010 über die Untersuchung und Verhütung von Unfällen und Störungen in der Zivilluftfahrt und zur Aufhebung der Richtlinie 94/56/EG.

(2) Dieses Bundesgesetz gilt für die Sicherheitsuntersuchung von Vorfällen in den Bereichen Schiene und Schifffahrt, wenn sich diese Vorfälle außerhalb des österreichischen Hoheitsgebietes ereignet haben und

1. diese Schiffe von österreichischen Behörden zugelassen oder von einem österreichischen Schifffahrtsunternehmen gewerblich eingesetzt werden oder
2. diese Schienenfahrzeuge von österreichischen Behörden genehmigt wurden oder von einem österreichischen Eisenbahnunternehmen gewerblich eingesetzt werden

und die Sicherheitsuntersuchung nicht von einem anderen Staat durchgeführt wird. Zwischenstaatliche Vereinbarungen bleiben unberührt.

(3) Dieses Bundesgesetz gilt nicht für die Untersuchung von Vorfällen mit Fahrzeugen des Österreichischen Bundesheeres, wenn diese Vorfälle durch militärische Untersuchungskommissionen untersucht werden.

(4) Bei Vorfällen, an denen zivile und militärische Fahrzeuge beteiligt sind, ist – soweit möglich – ein gemeinsamer Unfallbericht der militärischen Untersuchungskommission und der jeweils zuständigen Sicherheitsuntersuchungsstelle zu erstellen.“

4. § 2 lautet samt Überschrift:

„Errichtung der unabhängigen Sicherheitsuntersuchungsstellen des Bundes

§ 2. Die Sicherheitsuntersuchungsstelle für den Bereich Oberflächentransporte (Schiene, Schifffahrt und Seilbahnen) und jene für den Bereich Zivilluftfahrt unterstehen als Organisationseinheiten der Bundesanstalt für Verkehr dem Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie. Sie sind funktionell und organisatorisch unabhängig von allen Behörden und Parteien, öffentlichen und privaten Stellen, deren Interessen mit den Aufgaben der Sicherheitsuntersuchungsstellen kollidieren könnten.“

5. § 3 lautet samt Überschrift:

„Organisation der Sicherheitsuntersuchungsstellen

§ 3. (1) Der Sicherheitsuntersuchungsstelle für den Bereich Oberflächentransporte und jener für den Bereich Zivilluftfahrt steht jeweils ein Leiter vor. Diese werden vom Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie bestellt.

(2) Die Sicherheitsuntersuchungsstellen gemäß § 2 sind zwei ständig eingerichtete unabhängige Untersuchungsstellen für die Sicherheit im Bereich Zivilluftfahrt einerseits sowie in den Bereichen Schiene, Schifffahrt und Seilbahnen andererseits. Sie werden mit ausreichenden Mitteln ausgestattet, sodass sie ihre Aufgaben unabhängig wahrnehmen können und in der Lage sind, selbständig eine umfassende Sicherheitsuntersuchung von Vorfällen entweder selbst durchzuführen oder eine Sicherheitsuntersuchung zu beaufsichtigen.

(3) Die Untersuchungsorgane und Untersuchungsleiter gemäß § 5 Abs. 13 und 14 sind bei der Durchführung ihrer Sicherheitsuntersuchungen an keine Weisungen von Organen außerhalb der jeweiligen Sicherheitsuntersuchungsstelle gebunden.“

6. § 4 lautet samt Überschrift

„Ziel einer Sicherheitsuntersuchung

§ 4. Sicherheitsuntersuchungen nach den Bestimmungen dieses Bundesgesetzes haben als ausschließliches Ziel, die möglichen Ursachen eines Vorfalls festzustellen, um Sicherheitsempfehlungen ausarbeiten zu können, die zur Vermeidung gleichartiger oder ähnlich gelagerter Vorfälle in der Zukunft beitragen können. Die Sicherheitsuntersuchungen von Vorfällen stellen einen wichtigen Beitrag zur Verbesserung der Sicherheit in den jeweiligen Verkehrsbereichen dar. Eine Sicherheitsuntersuchung darf nicht darauf abzielen, Schuld- oder Haftungsfragen zu klären.“

7. Nach § 4 wird ein neuer 2. Abschnitt gebildet mit der Überschrift „Bestimmungen über die Sicherheitsuntersuchungen in den Bereichen Schiene, Schifffahrt und Seilbahnen“

8. § 5 lautet samt Überschrift

„Begriffsbestimmungen

§ 5. (1) Unter den Bereichen

1. Schiene ist der Betrieb einer Haupt- und Nebenbahn (§ 4 Eisenbahngesetz 1957, BGBl. Nr. 60), einer Anschlussbahn (§ 7 Eisenbahngesetz 1957, BGBl. Nr. 60) und einer Straßenbahn, auf der Schienenfahrzeuge ausschließlich auf einem eigenen Bahnkörper verkehren, wie einer Untergrundbahn (§ 5 Abs. 1 Z 2 Eisenbahngesetz 1957, BGBl. Nr. 60), einschließlich der Betrieb von Schienenfahrzeugen auf einer Haupt-, Neben-, Anschluss- und Straßenbahn, auf der Schienenfahrzeuge ausschließlich auf einem eigenen Bahnkörper verkehren;
2. Schifffahrt ist der Betrieb eines Fahrzeuges im Sinne des § 2 Z 1 des Schifffahrtsgesetzes, BGBl. I Nr. 62/1997 idF BGBl. I Nr. 111/2010 auf Wasserstraßen gemäß § 15 leg. cit;
3. Seilbahn ist der Betrieb einer Eisenbahn im Sinne des § 2 Z 1, Z 2a und Z 2b ba und bb des Seilbahngesetzes 2003, BGBl. I Nr. 103/2003,

zu verstehen.

(2) Als Unfall im Bereich Schiene gilt jedes Ereignis:

1. bei dem Schienenfahrzeuge entgleisen oder miteinander kollidieren,
2. bei dem Menschen getötet oder schwer verletzt werden oder
3. bei dem Schienenfahrzeuge, Infrastruktur oder die Umwelt beträchtlichen Schaden nehmen und die Regelung und die Steuerung der Sicherheit des Betriebes der Eisenbahn, des Betriebes von Schienenfahrzeugen auf der Eisenbahn oder des Verkehrs auf der Eisenbahn eindeutig betroffen sind.

(3) Als schwerer Unfall im Bereich Schiene gelten Zugkollisionen oder Zugentgleisungen, bei denen mindestens ein Mensch getötet oder mindestens fünf Menschen schwer verletzt werden oder bei dem Schienenfahrzeuge, Infrastruktur oder die Umwelt Schaden in der Höhe von mindestens zwei Millionen Euro nehmen und die Regelung und die Steuerung der Sicherheit des Betriebes der Eisenbahn, des Betriebes von Schienenfahrzeugen auf der Eisenbahn oder des Verkehrs auf der Eisenbahn eindeutig betroffen sind sowie sonstige vergleichbare Unfälle mit offensichtlichen Auswirkungen auf die Regelung der Eisenbahnsicherheit oder das Sicherheitsmanagement.

(4) Als Unfall in den Bereichen Schifffahrt und Seilbahnen gilt jedes Ereignis, bei dem eine Person tödlich oder schwer verletzt worden ist, ein unfallbeteiligtes Fahrzeug erheblich beschädigt wurde oder die Infrastruktur oder die Umwelt beträchtlichen Schaden genommen haben.

(5) Als schwerer Unfall in den Bereichen Schifffahrt und Seilbahnen gilt jedes Ereignis, bei dem mindestens ein Mensch getötet oder mindestens fünf Menschen schwer verletzt wurden oder ein unfallbeteiligtes Fahrzeug, die Infrastruktur oder die Umwelt Schaden in der Höhe von mindestens zwei Millionen Euro genommen hat.

(6) Als Störung gilt ein anderes Ereignis als ein Unfall, das mit dem Betrieb des jeweiligen Verkehrsmittels zusammenhängt und das den sicheren Betrieb beeinträchtigt.

(7) Als schwere Störung gilt eine Störung, deren Umstände darauf hindeuten, dass sich beinahe ein Unfall ereignet hätte.

(8) Als Vorfälle nach diesem Bundesgesetz gelten Unfälle gemäß Abs. 2, 3, 4 und 5 sowie Störungen gemäß Abs. 6 und 7.

(9) Als Ursachen gelten Handlungen, Unterlassungen, Ereignisse oder Umstände oder eine Kombination dieser Faktoren, die zu einem Vorfall geführt haben.

(10) Als tödliche Verletzung gilt eine Verletzung, die eine Person bei einem Vorfall erlitten hat und die innerhalb von 30 Tagen nach dem Unfallszeitpunkt den Tod zur Folge hat.

(11) Als schwere Verletzung gilt eine Verletzung, die eine Person bei einem Vorfall erlitten hat und die

1. einen Krankenhausaufenthalt von mehr als 24 Stunden innerhalb von sieben Tagen nach Eintritt der Verletzung erfordert oder
2. Knochenbrüche zur Folge hat (mit Ausnahme einfacher Brüche von Fingern, Zehen oder der Nase) oder
3. Risswunden zur Folge hat, die schwere Blutungen oder Verletzungen von Nerven-, Muskel- oder Sehnensträngen oder
4. Schäden an inneren Organen verursacht hat oder
5. Verbrennungen zweiten oder dritten Grades oder von mehr als 5% der Körperoberfläche zur Folge hat oder
6. Folge einer nachgewiesenen Aussetzung gegenüber infektiösen Stoffen oder schädlicher Strahlung ist.

(12) Sicherheitsuntersuchung im Sinne dieses Bundesgesetzes ist ein Untersuchungsverfahren zum Zweck der Verhütung von Vorfällen, das die Sammlung und Auswertung von Informationen, die Erarbeitung von Schlussfolgerungen einschließlich der Feststellung der möglichen Ursachen und gegebenenfalls die Erstellung von Sicherheitsempfehlungen umfasst.

(13) Untersuchungsorgan ist jede Person, die an einer Sicherheitsuntersuchung mitwirkt.

(14) Untersuchungsleiter ist ein von der Sicherheitsuntersuchungsstelle für den Bereich Oberflächentransporte mit der Sicherheitsuntersuchung im Einzelfall beauftragte Person, der auf Grund ihrer Qualifikation die Verantwortung für Organisation, Durchführung und Aufsicht einer Sicherheitsuntersuchung übertragen wird.“

9. § 6 lautet samt Überschrift:

„Grundsätze des Verfahrens einer Sicherheitsuntersuchung

§ 6. (1) Das Untersuchungsverfahren ist unter Berücksichtigung des Zieles einer Sicherheitsuntersuchung einfach und zweckmäßig durchzuführen. Im Interesse der Effizienz der Sicherheitsuntersuchung und der Aussagekraft der Beweismittel ist eine Sicherheitsuntersuchung unverzüglich durchzuführen. Für jede Sicherheitsuntersuchung ist von der Sicherheitsuntersuchungsstelle für den Bereich Oberflächentransporte ein Untersuchungsleiter zu bestimmen. Die Sicherheitsuntersuchung am Ort des Vorfalls ist schnellstmöglich abzuschließen, damit allenfalls vom

Vorfall betroffene Infrastruktur sobald wie möglich wieder instandgesetzt und für den Verkehr freigegeben werden kann.

(2) Die Sicherheitsuntersuchungen dürfen nicht darauf abzielen, Schuld- oder Haftungsfragen zu klären.

(3) Der Umfang der Sicherheitsuntersuchung hat sich nach der Schwere des Vorfalls sowie insbesondere nach den voraussichtlich zu gewinnenden Erkenntnissen für die Verbesserung der Sicherheit im jeweiligen Verkehrsbereich zu richten.

(4) Das Untersuchungsverfahren ist nicht öffentlich.“

10. § 7 lautet samt Überschrift:

„Befangenheit

§ 7. (1) Untersuchungsorgane haben sich des Amtes zu enthalten und die Vertretung zu veranlassen, wenn wichtige Gründe vorliegen, welche geeignet sind, ihre volle Unbefangenheit in Zweifel zu ziehen, wie insbesondere die im § 7 Abs. 1 des Allgemeinen Verwaltungsverfahrensgesetzes 1991 BGBl. Nr. 51 genannten Gründe.“

(2) Bei Gefahr im Verzug haben, wenn eine Vertretung nicht sofort zur Verfügung steht, befangene Untersuchungsorgane unaufschiebbare Maßnahmen zu ergreifen.

„(3) Über die Befangenheit der für die jeweilige Sicherheitsuntersuchung zuständigen Untersuchungsorgane entscheidet der Leiter der Bundesanstalt für Verkehr.“

11. § 8 lautet samt Überschrift:

„Verschwiegenheitsverpflichtung

§ 8. (1) Der Leiter der Bundesanstalt für Verkehr, die Untersuchungsorgane sowie alle Mitarbeiter der Sicherheitsuntersuchungsstelle für den Bereich Oberflächentransporte sind zur Verschwiegenheit über alle ihnen ausschließlich aus ihrer Tätigkeit im Rahmen der Sicherheitsuntersuchungen bekannt gewordenen Tatsachen verpflichtet, deren Geheimhaltung im Interesse einer Gebietskörperschaft, eines Beteiligten oder der Sicherheitsuntersuchung geboten ist.

(2) Haben Untersuchungsorgane sowie Mitarbeiter der Sicherheitsuntersuchungsstelle für den Bereich Oberflächentransporte vor Gericht oder vor einer Verwaltungsbehörde auszusagen und lässt sich aus der Ladung erkennen, dass der Gegenstand der Aussage der Verschwiegenheitsverpflichtung gemäß Abs. 1 unterliegen könnte, so haben sie dies dem Leiter der Bundesanstalt für Verkehr zu melden. Dieser hat zu unterscheiden, ob die Person von der Verschwiegenheitsverpflichtung zu entbinden ist. Bei der Entscheidung ist das Interesse an der Geheimhaltung gegen das Interesse an der Aussage abzuwägen, wobei der Zweck des Verfahrens zu berücksichtigen ist. Die Entbindung kann auch unter der Voraussetzung ausgesprochen werden, dass die Öffentlichkeit von dem Teil der Aussage, der den Gegenstand der Entbindung bildet, ausgeschlossen wird.“

12. § 9 lautet samt Überschrift

„Einleitung der Sicherheitsuntersuchung

§ 9. (1) Die Sicherheitsuntersuchungsstelle für den Bereich Oberflächentransporte bestimmt im Einzelfall das Untersuchungsorgan, dem die Verantwortung für Organisation, Durchführung und Aufsicht einer Sicherheitsuntersuchung übertragen wird.

(2) Schwere Unfälle sind jedenfalls zu untersuchen. Darüber hinaus ist eine Sicherheitsuntersuchung dann durchzuführen, wenn zu erwarten ist, dass eine Sicherheitsuntersuchung neue Erkenntnisse zur Vermeidung künftiger Vorfälle bringt.

(3) Die Sicherheitsuntersuchungsstelle für den Bereich Oberflächentransporte kann die Sicherheitsuntersuchung eines Vorfalls auch zu einem späteren Zeitpunkt einleiten, wenn Grund zu der Annahme besteht, dass eine Sicherheitsuntersuchung des Vorfalls neue Erkenntnisse zur Vermeidung künftiger Vorfälle bringt.

(4) Jeder gemeldete Vorfall ist unabhängig von der Durchführung einer Sicherheitsuntersuchung in die Statistik gemäß § 20 einzutragen.

(5) Wird eine Untersuchung zu einem Vorfall eingeleitet und sind deren Untersuchungsergebnisse nicht von besonderer Bedeutung für die Sicherheit im jeweiligen Verkehrsbereich, so sind die Bestimmungen der §§ 14 und 15 nicht anzuwenden. Die Untersuchung ist mit einem summarischen Bericht abzuschließen, der jedenfalls Angaben zu Datum, Uhrzeit und Ort des Vorfalls sowie zur Art und zu den Folgen des Vorfalls in Bezug auf Personen- und Sachschäden zu enthalten hat.

(6) Werden zur Untersuchung eines Vorfalles auch Ermittlungen im Dienste der Strafjustiz geführt oder ist ein Strafverfahren anhängig, so wird die Bundesanstalt für Verkehr von diesem Umstand in Kenntnis gesetzt. In diesem Fall hat der gemäß § 9 Abs. 1 bestellte Untersuchungsleiter die Rückverfolgbarkeit zu gewährleisten und Beweismaterial in Verwahrung zu halten.

(7) Wird im Bereich Schiene eine Sicherheitsuntersuchung eingeleitet, so ist die Eisenbahnagentur innerhalb einer Woche zu verständigen. Die Verständigung enthält Angaben zu Datum, Uhrzeit und Ort des Vorfalles sowie zur Art und zu den Folgen des Vorfalles in Bezug auf Personen- und Sachschäden.“

13. In § 10 wird das Wort „Unfalluntersuchungsstelle“ durch die Wörter „Sicherheitsuntersuchungsstelle für den Bereich Oberflächentransporte“ ersetzt sowie die Wörter „Der Fachbereichsleiter“ durch die Wörter „Die Sicherheitsuntersuchungsstelle für den Bereich Oberflächentransporte“ ersetzt.

14. § 11 lautet samt Überschrift:

„Untersuchungsbefugnisse

§ 11. (1) Die Untersuchungsorgane sind berechtigt, im Zuge ihrer behördlichen Ermittlungen insbesondere folgende Befugnisse wahrzunehmen, soweit dies zur Erfüllung des Zwecks einer Sicherheitsuntersuchung notwendig ist:

1. sofortiger, uneingeschränkter und ungehinderter Zugang zum Ort des Vorfalles sowie zu Fahrzeugen, deren Ladung und zu Wrackteilen;
2. sofortige Beweisaufnahme und Entnahme von Trümmern und Bauteilen zu Untersuchungs- oder Auswertungszwecken;
3. sofortiger Zugang zu Aufzeichnungsanlagen und sonstigen Aufzeichnungen aus dem Fahrzeug sowie deren Auswertungen und ihrem Inhalt sowie sonstigen einschlägigen Aufzeichnungen und die Kontrolle darüber;
4. Anordnung einer Obduktion der Leichen der tödlich verletzten Personen und sofortiger Zugang zu den Ergebnissen dieser Untersuchungen oder der Prüfungen an dabei entnommenen Proben;
5. Anordnung einer medizinischen Untersuchung von am Betrieb des Fahrzeuges beteiligten Personen oder die Durchführung von die Prüfungen der bei diesen Personen genommenen Proben und sofortiger Zugang zu den Ergebnissen dieser Untersuchungen oder Prüfungen;
6. Ladung und Befragung von Zeugen sowie Aufforderung der Zeugen, Informationen oder Beweismittel, die für die Untersuchungen nach diesem Bundesgesetz von Belang sind, bereitzustellen;
7. ungehinderter Zugang zu allen sachdienlichen Informationen oder Aufzeichnungen des Eigentümers des Fahrzeuges, des Inhabers der Musterzulassung, des für die Instandhaltung zuständigen Betriebs, der Ausbildungseinrichtung, des Betreibers oder des Herstellers des Fahrzeuges sowie der für die jeweiligen Verkehrsbereiche zuständigen Behörden und Unternehmen.

(2) In Rechte von Personen darf nur eingegriffen werden, soweit dies zur Durchführung von behördlichen Ermittlungen (Abs. 1) unbedingt erforderlich ist und die Verhältnismäßigkeit zum Zweck der Maßnahme gewahrt wird. Dabei ist insbesondere darauf Bedacht zu nehmen, dass der angestrebte Erfolg in einem vertretbaren Verhältnis zu den voraussichtlich bewirkten Eingriffen in die Rechte von Personen steht und ist zu prüfen, ob nicht auch mit weniger eingreifenden Maßnahmen begründete Aussicht auf den angestrebten Erfolg besteht.

(3) Bei Einholen von Auskünften sowie bei Befragungen von Beteiligten und Zeugen ist diesen Personen das Beiziehen einer Vertrauensperson zu ermöglichen. Personen, die sich durch ihre Aussage der Gefahr strafgerichtlicher Verfolgung aussetzen oder die im Zusammenhang mit einem gegen sie geführten Strafverfahren Gefahr laufen, sich selbst zu belasten, sind über ihr Recht zu belehren, die Aussage verweigern zu können. Haben sie nicht ausdrücklich auf ihr Recht, die Aussage zu verweigern, verzichtet, so dürfen ihre Aussagen im gerichtlichen Strafverfahren bei sonstiger Nichtigkeit nicht zu ihrem Nachteil als Beweismittel verwertet werden.

(4) Folgende von den Untersuchungsorganen erhobene Beweismittel stehen für andere Zwecke als die der unabhängigen Sicherheitsuntersuchung nicht zur Verfügung:

1. vom Untersuchungsorgan aufgenommene Aussagen von Beteiligten, Zeugen, Sachverständigen und anderen für den Untersuchungszweck wichtigen Personen;
2. vom Untersuchungsorgan angefertigte Aufzeichnungen, wie insbesondere Notizen, Entwürfe und Stellungnahmen der Untersuchungsorgane sowie Aufzeichnungen jeglicher Art von Kommunikation zwischen Personen, die am Betrieb eines Fahrzeuges beteiligt sind;

3. vom Untersuchungsorgan erhobene medizinische oder persönliche Informationen über Personen, die an einem Vorfall beteiligt sind;

4. vom Untersuchungsorgan erhobene Daten aus fahrzeuggebundenen Aufzeichnungsanlagen.

(5) Für Ermittlungen im Dienste der Strafjustiz hat die Staatsanwaltschaft - unbeschadet der übrigen Voraussetzungen der Strafprozessordnung, BGBl. Nr. 631/1975 im Einzelfall jeweils zu entscheiden, ob das Interesse an der Einsichtnahme in die Beweismittel gemäß Abs. 4 und deren Verwendung für Zwecke der Strafverfolgung aufgrund der Bedeutung der aufzuklärenden Tat, des Umfangs des verursachten Schadens und der Anzahl der Opfer das Interesse an der ausschließlichen Verfügbarkeit für Zwecke einer unabhängigen Sicherheitsuntersuchungstätigkeit im Sinne des § 4 dieses Bundesgesetzes überwiegt. Dabei ist auch die Auswirkung einer solchen Entscheidung auf zukünftige Sicherheitsuntersuchungen zu berücksichtigen.

(6) Das zuständige Untersuchungsorgan hat die Rückverfolgbarkeit der Untersuchungshandlungen zu gewährleisten und von ihm erhobenes Beweismaterial in Verwahrung zu halten. Kann das Beweismaterial durch die Sicherheitsuntersuchung verändert oder zerstört werden, ist die vorherige Zustimmung der zuständigen Staatsanwaltschaft, im Hauptverfahren jedoch des zuständigen Gerichts im Sinne der gemäß § 22 Abs. 6 getroffenen Festlegungen einzuholen. Geht diese Zustimmung nicht innerhalb angemessener Zeit, jedoch höchstens innerhalb von zwei Wochen nach Auftreten des Vorfalls ein, so ist der Untersuchungsleiter dennoch befugt, seine Sicherheitsuntersuchung durchzuführen.

(7) Den Untersuchungsorganen der Sicherheitsuntersuchungsstelle für den Bereich Oberflächentransporte ist ein Ausweis auszufolgen, aus dem ihre Eigenschaft als Untersuchungsorgan hervorgeht.“

15. In § 12 wird der Begriff „Luftfahrt“ durch den Begriff „Seilbahn“ ersetzt.

16. § 13 lautet:

„§ 13. Über einzelne Untersuchungshandlungen hat das Untersuchungsorgan Aktenvermerke im Sinne des § 16 oder Niederschriften im Sinne des § 14 des Allgemeinen Verwaltungsverfahrensgesetzes 1991, BGBl. Nr. 51, anzufertigen. Diese haben jedenfalls Ort, Zeit und Gegenstand der Untersuchungshandlungen und die eigenhändige Unterschrift des Leiters der Sicherheitsuntersuchung zu enthalten.“

17. § 14 lautet:

„§ 14. (1) Mit einem vorläufigen Untersuchungsbericht ist je nach Lage des Falles allen, die zur Vermeidung künftiger ähnlich gelagerter Ereignisse beitragen können oder selbst in enger Beziehung zum Geschehen des Ereignisses stehen, wie insbesondere den Herstellern der am Vorfall beteiligten Fahrzeuge oder im Fall ausländischer Hersteller an deren Bevollmächtigte, soweit diese ihren Sitz im Inland haben, den Eisenbahnunternehmen, den Seilbahnunternehmen, den Haltern des Schienenfahrzeuges, den Vertretern des beim Betrieb der Eisenbahn oder beim Betrieb von Schienenfahrzeugen tätigen Personals, den Lenkern der am Vorfall beteiligten Fahrzeuge und den sonst am Betrieb der am Vorfall beteiligten Fahrzeuge beteiligten Personen, Gelegenheit zu geben, vom vorläufigen Untersuchungsbericht Kenntnis zu erlangen und sich zu den für den Vorfall maßgeblichen Tatsachen und Schlussfolgerungen schriftlich zu äußern. Die Gelegenheit, vom vorläufigen Untersuchungsbericht Kenntnis zu erlangen, kann auch in elektronischer Form gewährt werden.

(2) Inhaltlich begründete Stellungnahmen, die von den in Abs. 1 genannten Adressaten binnen einer bei Genehmigung des vorläufigen Untersuchungsberichtes festzusetzenden Frist, die vier Wochen nicht unterschreiten darf, übermittelt werden, sind im endgültigen Untersuchungsbericht nur insoweit zu berücksichtigen, als sie für die Analyse des untersuchten Vorfalls von Belang sind.

(3) Im Bereich Schiene ist den im Abs. 1 genannten Adressaten auf Verlangen Auskunft über den Stand der Sicherheitsuntersuchung und ihren Verlauf zu erteilen.“

18. § 15 Abs. 1 bis 4 lauten wie folgt:

„§ 15. (1) Die Sicherheitsuntersuchung eines Vorfalls ist mit einem endgültigen Untersuchungsbericht abzuschließen. Der Bericht hat sich in seinem Inhalt nach Art und Schwere des Vorfalls zu richten. Der Bericht verweist auf den ausschließlichen Zweck einer Sicherheitsuntersuchung gemäß § 4 und § 5 Abs. 11 und enthält gegebenenfalls Sicherheitsempfehlungen.

(2) Der Bericht hat unter Wahrung der Anonymität der an dem Vorfall beteiligten Personen Folgendes zu enthalten:

1. Einzelheiten des Vorfalls;

2. Angaben über die beteiligten Verkehrsmittel;
3. die äußeren für den Vorfall kausalen Umstände;
4. durchgeführte Untersuchungen und deren Ergebnisse;
5. Beeinträchtigungen der Sicherheitsuntersuchung und deren Gründe;
6. die Auswertung der Ergebnisse;
7. Feststellungen zu den möglichen Ursachen des Vorfalls nach Maßgabe des § 4.

(3) Der endgültige Untersuchungsbericht ist von der Sicherheitsuntersuchungsstelle für den Bereich Oberflächentransporte zu veröffentlichen; dies so rasch wie möglich und möglichst nicht später als zwölf Monate nach dem Vorfall. Kann der endgültige Untersuchungsbericht nicht innerhalb von zwölf Monaten veröffentlicht werden, so ist jeweils jährlich ein Zwischenbericht zu erstellen und zu veröffentlichen.

(4) Je ein Exemplar des endgültigen Untersuchungsberichts ist an

1. den Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie;
2. die Teilnehmer des Stellungsnahmeverfahrens und
3. im Bereich Schiene zusätzlich an die Eisenbahngesellschaft

zu übermitteln.“

19. § 16 lautet samt Überschrift:

„Sicherheitsempfehlung

§ 16. (1) Eine Sicherheitsempfehlung ist ein Vorschlag zur Verhütung von Vorfällen, den die Sicherheitsuntersuchungsstelle für den Bereich Oberflächentransporte auf Grundlage von Informationen unterbreitet, die sich im Zuge der Sicherheitsuntersuchung ergeben haben. Sicherheitsempfehlungen werden grundsätzlich im Rahmen der Untersuchungsberichte und summarischen Berichte herausgegeben und dürfen in keinem Fall Aussagen oder Vermutungen zu Fragen der Schuld oder Haftung enthalten.

(2) Eine Sicherheitsempfehlung ist von der Sicherheitsuntersuchungsstelle für den Bereich Oberflächentransporte unabhängig vom Stadium des Verfahrens der Sicherheitsuntersuchung herauszugeben, wenn dies wegen Gefahr im Verzug zur Verhütung künftiger Vorfälle aus gleichem oder ähnlichem Anlass ohne weiteren Aufschub geboten ist. Sie ist an jene Stellen zu richten, welche nach Auffassung des Untersuchungsleiters die Sicherheitsempfehlung in geeignete Maßnahmen zur Verhütung von Vorfällen umsetzen können.

(3) Sicherheitsempfehlungen sind mit datiertem Schreiben zu versenden und es ist dabei soweit wie möglich sicherzustellen, dass die Adressaten nachweislich erreicht werden. Der Adressat einer Sicherheitsempfehlung hat den Empfang des Übermittlungsschreibens zu bestätigen.

(4) Die Sicherheitsuntersuchungsstelle für den Bereich Oberflächentransporte zeichnet alle von ihr herausgegebenen Sicherheitsempfehlungen sowie die dazu eingegangenen Antworten in einer Datenbank auf.“

20. § 17 bis § 19 lauten samt Überschriften:

„Wiederaufnahme der Sicherheitsuntersuchung

§ 17. Die Sicherheitsuntersuchungsstelle für den Bereich Oberflächentransporte hat die Wiederaufnahme einer Sicherheitsuntersuchung anzuordnen, wenn innerhalb von zehn Jahren nach Fertigstellung des endgültigen Untersuchungsberichtes neu hervorgekommene Tatsachen bekannt werden, auf Grund derer ein anderes Untersuchungsergebnis zu erwarten ist.

Aufbewahrungspflichten

§ 18. (1) Die Akten der Sicherheitsuntersuchungen und andere Akten über Vorfälle sind in einer Evidenz strukturiert aufzubewahren und zu archivieren.

(2) Die Frist für die Aufbewahrung von Akten einer Sicherheitsuntersuchung beträgt bei Unfällen mit Todesopfern 30 Jahre. Alle anderen Akten sind 20 Jahre aufzubewahren. Die Fristen beginnen mit Abschluss des Verfahrens der Sicherheitsuntersuchung zu laufen.

Tätigkeitsbericht

§ 19. Die Bundesanstalt für Verkehr hat einen ausführlichen Bericht über die Tätigkeiten der Sicherheitsuntersuchungsstellen für die Bereiche Oberflächentransporte und Zivilluftfahrt des vorangegangenen Jahres zu erstellen. Der Bericht hat insbesondere auch die ausgesprochenen Sicherheitsempfehlungen und die im Anschluss an frühere Sicherheitsempfehlungen getroffenen Maßnahmen zu beinhalten. Der Bericht ist gemeinsam mit dem Tätigkeitsbericht gemäß § 131 Abs. 4

KFG 1967 vor dem 31. Mai jeden Jahres als Tätigkeitsbericht der Bundesanstalt für Verkehr zu veröffentlichen und dem Nationalrat zu übermitteln.“

21. § 20 Abs. 1 lautet:

„§ 20. (1) Die Bundesanstalt für Verkehr hat eine anonymisierte Statistik über die gemeldeten Vorfälle zu führen. Die Bundesanstalt für Verkehr hat diese Statistik jährlich als Teil des Tätigkeitsberichtes gemäß § 19 dieses Bundesgesetzes zu veröffentlichen.“

22. § 20 Abs. 2 lautet:

„(2) Die Statistik hat die Anzahl der gemeldeten Vorfälle mit Angaben insbesondere zu Datum des Vorfalls, Ort des Vorfalls, Art des Vorfalls sowie die festgestellten möglichen Ursachen des Vorfalls zu enthalten.“

23. Nach § 20 wird folgender 3. Abschnitt eingefügt

„3. Abschnitt

Bestimmungen über die Sicherheitsuntersuchungen im Bereich der Zivilluftfahrt

Durchführungsbestimmung

§ 21. (1) Für Sicherheitsuntersuchungen im Bereich der Zivilluftfahrt gelten die Bestimmungen der Verordnung (EU) Nr. 996/2010 vom 20.10.2010.

(2) Die Untersuchungsstelle für die Sicherheit in der Zivilluftfahrt gemäß Art. 4 der Verordnung (EU) Nr. 996/2010 vom 20.10.2010 ist in der Bundesanstalt für Verkehr als eigener Bereich für Sicherheitsuntersuchungen im Bereich der Zivilluftfahrt eingerichtet.

(3) Der § 5 Abs. 13 und 14, die §§ 7, 8, 9 Abs. 1 und Abs. 3 sowie die §§ 10, 11 Abs. 1 Z 4 und 5 sowie Abs. 7 und die §§ 12, 13, 17 und 18 sind sinngemäß auf Sicherheitsuntersuchungen gemäß diesem Abschnitt 3 anzuwenden.

(4) Die in Art 4 Abs. 5 Verordnung (EU) Nr. 996/2010 vom 20.10.2010 vorgesehene Unterrichtung der Öffentlichkeit erfolgt im Rahmen des Tätigkeitsberichtes gemäß § 19 iVm § 20 dieses Bundesgesetzes.

(5) Zustellungen gemäß Art. 17 Abs. 1 der Verordnung (EU) Nr. 996/2010 vom 20.10.2010 erfolgen an die oberste Zivilluftfahrtbehörde des jeweils betroffenen Staates.

Zusammenarbeit der Behörden in der Europäischen Union

§ 22. (1) Ist ein Vorfall Gegenstand von strafrechtlichen Ermittlungen, so erfolgt die Mitteilung gemäß Art 12 Abs. 1 Verordnung (EU) Nr. 996/2010 vom 20.10.2010 durch das zuständige Organ der Strafverfolgungsbehörden an den für die Sicherheitsuntersuchung bestellten Untersuchungsleiter. Ist noch kein Untersuchungsleiter bestellt, hat die Mitteilung an die Sicherheitsuntersuchungsstelle für den Bereich Zivilluftfahrt zu erfolgen.

(2) Justizbehörde gemäß Art 12 Abs. 1 der Verordnung (EU) Nr. 996/2010 vom 20.10.2010 ist die Staatsanwaltschaft.

(3) Im Falle einer justiziellen Untersuchung durch einen anderen Mitgliedstaat ist die Justizbehörde gemäß Art 12 Abs. 1 der Verordnung (EU) Nr. 996/2010 vom 20.10.2010 die oberste Justizbehörde des jeweiligen Mitgliedstaates.

(4) Beamte gemäß Art 12 Abs. 1 der Verordnung (EU) Nr. 996/2010 vom 20.10.2010 sind Bedienstete des Bundesministeriums für Justiz.

(5) Unrechtmäßiger Eingriff gemäß Art 12 Abs. 2 der Verordnung (EU) Nr. 996/2010 vom 20.10.2010 ist jedes gerichtlich strafbare Vorsatzdelikt.

(6) Die in Art 12 Abs. 3 der Verordnung (EU) Nr. 996/2010 vom 20.10.2010 vorgesehenen Regelungen sind in einer Verordnung des Bundesministers für Verkehr, Innovation und Technologie, die im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Justiz zu erlassen ist, festzulegen.

(7) Die zuständige Stelle gemäß Art 14 Abs. 3 der Verordnung (EU) Nr. 996/2010 vom 20.10.2010 ist der Bundesminister für Justiz.

(8) Meldungen an die Sicherheitsuntersuchungsstelle für den Bereich Zivilluftfahrt gemäß Art 9 Abs. 1 der Verordnung (EU) Nr. 996/2010 vom 20.10.2010 sind bei der österreichischen Gesellschaft für Zivilluftfahrt mbH als zentrale Meldestelle zu erstatten.

Zusammenarbeit mit Behörden in Drittländern

§ 23. (1) Für den Fall, dass sich im Bundesgebiet beim Betrieb eines nicht im Inland oder einem Mitgliedstaat der Europäischen Union mustergeprüften oder in das österreichische Luftfahrzeugregister oder dem Luftfahrzeugregister eines Mitgliedstaates der Europäischen Union eingetragenen oder nicht von einem österreichischen Luftverkehrsunternehmen oder nicht von einem Luftverkehrsunternehmen eines Mitgliedstaates der Europäischen Union verwendeten Luftfahrzeuges ein Vorfall ereignet, hat die Sicherheitsuntersuchungsstelle für den Bereich Zivilluftfahrt die Verständigung der im Anhang 13 zum Abkommen über die Internationale Zivilluftfahrt, BGBl. Nr. 97/1949, vorgesehenen Staaten durchzuführen. Anderslautende zwischenstaatliche Vereinbarungen bleiben unberührt.

(2) Die verständigten Staaten gemäß Abs. 1 können einen Beobachter zur Sicherheitsuntersuchung entsenden, dem die in Anhang 13 zum Abkommen über die Internationale Zivilluftfahrt, BGBl. Nr. 97/1949 vorgesehenen Rechte zustehen. Anderslautende zwischenstaatliche Vereinbarungen bleiben unberührt.

(3) Jeder Staat außerhalb der Europäischen Union, der ein besonderes Interesse an einem Vorfall im Bundesgebiet hat, weil Staatsbürger dieses Staates getötet oder schwer verletzt wurden, kann einen Vertreter entsenden, dem die in Anhang 13 zum Abkommen über die Internationale Zivilluftfahrt, BGBl. Nr. 97/1949 vorgesehenen Rechte zustehen.

(4) Bei Bedarf kann die Sicherheitsuntersuchungsstelle für den Bereich Zivilluftfahrt die zuständigen Stellen anderer Staaten außerhalb der Europäischen Union ersuchen,

1. Anlagen, Einrichtungen und Geräte für

a. die technische Untersuchung von Wrackteilen, Bordausrüstungen und anderen für die Untersuchung wichtigen Gegenständen,

b. die Auswertung der Aufzeichnungen der Flugschreiber,

c. die elektronische Speicherung und Auswertung von Daten des Vorfalls,

2. Untersuchungsorgane für bestimmte Aufgaben anlässlich eines Vorfalls von besonderer Bedeutung und Schwere

zur Verfügung zu stellen. Kommen Staaten gemäß Abs. 1 einem solchen Ersuchen nach, können diese einen Beobachter zur Untersuchung entsenden, dem die in Anhang 13 zum Abkommen über die Internationale Zivilluftfahrt, BGBl. Nr. 97/1949 vorgesehenen Rechte zustehen. Anderslautende zwischenstaatliche Vereinbarungen bleiben unberührt.

(5) Die Sicherheitsuntersuchungsstelle für den Bereich Zivilluftfahrt kann Staaten gemäß Abs. 1 diese Hilfe auf Ersuchen gewähren. Sie wird auf der Grundlage der Gegenseitigkeit kostenlos gewährt.

(6) Bei Vorfällen beim Betrieb von im Inland mustergeprüften, im österreichischen Luftfahrzeugregister eingetragenen oder von im Rahmen eines österreichischen Luftverkehrsunternehmens betriebenen Luftfahrzeugen außerhalb des österreichischen Hoheitsgebietes und des der Europäischen Union nimmt im Bedarfsfall die Sicherheitsuntersuchungsstelle für den Bereich Zivilluftfahrt durch Entsendung eines Untersuchungsorgans und einer dem Ereignis angemessenen Anzahl von Beratern, die vom Luftverkehrsunternehmen oder vom Entwicklungsbetrieb zu entsenden sind, die Funktion des Beobachters in der ausländischen Sicherheitsuntersuchung wahr. § 23 Abs. 1 bis 5 sind auf diese Sicherheitsuntersuchungen sinngemäß anzuwenden. Die Sicherheitsuntersuchungsstelle für den Bereich Zivilluftfahrt ist weiters in allen übrigen Fällen, in welchen sie von einer Sicherheitsuntersuchung in einem Drittland benachrichtigt wird, berechtigt, entsprechend dem Anhang 13 zum Abkommen über die Internationale Zivilluftfahrt, BGBl. Nr. 97/1949 einen Beobachter oder entsprechend dem Abs. 3 einen Vertreter zu entsenden oder eine dafür geeignete Stelle zu benennen.

Untersuchungsberichte aus Drittländern

§ 24. Untersuchungsberichte aus Drittländern, Teile davon, oder Dokumente, zu denen die Untersuchungsorgane Zugang haben, dürfen ohne ausdrückliche Zustimmung der ausländischen Untersuchungsbehörde nicht veröffentlicht oder Dritten zugänglich gemacht werden. Dies gilt nicht, wenn die ausländische Untersuchungsbehörde diese Berichte bereits veröffentlicht oder freigegeben hat. Eine Verpflichtung zur Veröffentlichung ausländischer Untersuchungsberichte besteht nicht. Allfällige Sicherheitsempfehlungen sind den geeigneten Stellen zur Kenntnis zu bringen.“

24. Nach § 24 wird der bisherige § 23 samt Überschrift als § 25 samt Überschrift angefügt. Der 5. Abschnitt wird als „4. Abschnitt“ bezeichnet.

25. § 26 und § 27 Abs. 1 samt Überschriften lauten:

„Umsetzung von Rechtsakten der Europäischen Union

§ 26. Mit diesem Bundesgesetz werden

1. die Richtlinie 2004/49/EG über die Eisenbahnsicherheit, ABl. Nr. L 164 vom 30.4.2004 S. 44, im Bereich Untersuchung von Unfällen und Störungen, und
2. die Richtlinie 2009/18/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. April 2009 zur Festlegung der Grundsätze für die Untersuchung von Unfällen im Seeverkehr und zur Änderung der Richtlinie 1999/35/EG des Rates und der Richtlinie 2002/59/EG des Europäischen Parlaments und des Rates, ABl. Nr. L 131 vom 28.05.2009 S. 114 umgesetzt sowie
3. Vorschriften zur Durchführung der Verordnung (EU) Nr. 996/2010 vom 20.10.2010 erlassen.

Strafbestimmung

§ 27. (1) Wer diesem Bundesgesetz oder den aufgrund dieses Bundesgesetzes erlassenen Verordnungen dadurch zuwiderhandelt, dass Informationen, die nach diesen Bestimmungen geschützt sind, weitergibt, die Ermittlungen oder Handlungen der Sicherheitsuntersuchungsstellen gemäß § 2 behindert, indem ihre Untersuchungsorgane daran gehindert werden, ihren Aufgaben nachzukommen, oder indem die Bereitstellung sachdienlicher Aufzeichnungen, Materialien, Informationen und Dokumente verweigert wird oder diese zurückgehalten, verändert oder vernichtet werden, oder die zuständigen Stellen nicht über die Kenntnis vom Eintreten eines Vorfalls informiert, begeht, sofern nicht eine gerichtlich strafbare Handlung vorliegt, eine Verwaltungsübertretung und ist von der Bezirksverwaltungsbehörde mit einer Geldstrafe bis zu Euro 20.000,00, im Falle ihrer Uneinbringlichkeit mit einer Ersatzfreiheitsstrafe bis zu sechs Wochen zu bestrafen.“

26. Die bisherigen §§ 27 und 28 werden als §§ 28 und 29 angefügt.

27. § 30 lautet samt Überschrift:

„Verweisung

§ 30. (1) Soweit in diesem Bundesgesetz auf Bestimmungen anderer Bundesgesetze oder Staatsverträge des Bundes verwiesen wird, sind diese, soweit nichts anderes angeordnet ist, in ihrer jeweils geltenden Fassung anzuwenden.

(2) Soweit in diesem Bundesgesetz auf die Verordnung (EU) Nr. 996/2010 vom 20.10.2010 verwiesen wird, ist dies ein Verweis auf die Verordnung (EU) Nr. 996/2010 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 20.10.2010 über die Untersuchung und Verhütung von Unfällen und Störungen in der Zivilluftfahrt und zur Aufhebung der Richtlinie 94/56/EG, ABl. Nr. L 295/35 vom 12.11.2010.“

28. Die bisherigen §§ 30 bis 32 werden als §§ 31 bis 33 angefügt.

Artikel 2

Änderung des Kraftfahrgesetzes 1967

Das Kraftfahrgesetz 1967, BGBl. Nr. 267, zuletzt geändert durch das Bundesgesetz BGBl. I Nr. I 149/2009, wird wie folgt geändert:

§ 131 Abs. 4 lautet:

„(4) Die Bundesanstalt für Verkehr hat bis längstens 31. Mai jeden Jahres einen ausführlichen Tätigkeitsbericht über das vergangene Jahr zu erstellen.“

Artikel 3

Änderung des Schifffahrtsgesetzes

Das Bundesgesetz über die Binnenschifffahrt (Schifffahrtsgesetz – SchFG), BGBl. I Nr. 62/1997, zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 111/2010 wird wie folgt geändert:

§ 31 Abs. 3a lautet:

„(3a) Die gemäß Abs. 1 der Schifffahrtsaufsicht erstatteten Meldungen sind von dieser unverzüglich an die Sicherheitsuntersuchungsstelle für den Bereich Oberflächentransporte (Unfalluntersuchungsgesetz, BGBl. I Nr. 123/2005) weiterzuleiten.“

Artikel 4

Änderung des Seilbahngesetzes 2003

Das Bundesgesetz über Seilbahnen (Seilbahngesetz 2003 - SeilbG 2003), BGBl. I Nr. 103/2003, zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 83/2007 wird wie folgt geändert:

§ 104 Abs. 2 lautet:

„(2) Das Seilbahnunternehmen ist verpflichtet, Unfälle und Störungen im Seilbahnbetrieb der Sicherheitsuntersuchungsstelle für den Bereich Oberflächentransporte (Unfalluntersuchungsgesetz, BGBl. I Nr. 123/2005) unverzüglich zu melden. Der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie hat den Umfang und die Form der Meldungen der Seilbahnunternehmen durch Verordnung zu bestimmen.“