

20.06

Abgeordneter Alois Stöger, diplômé (SPÖ): Herr Präsident! Frau Bundesministerin! Es gibt von uns Zustimmung, wir sehen aber viel Verbesserungsbedarf. Das haben wir, im Sinne einer konstruktiven Opposition, auch im Ausschuss kundgetan. Leider ist es aus formalen Gründen nicht möglich, die Anträge, die wir im Ausschuss eingebracht haben, auch hier einzubringen – das geht unter. Meine sehr verehrten Damen und Herren, immer dann, wenn die Opposition im Ausschuss Anträge einbringt, wird vertagt, und so können sie hier in der Plenarsitzung nicht diskutiert werden. (Abg. **Weidinger:** Na, na, na! – Abg. **Einwallner:** Na sicher ist es so!)

Deshalb wollen wir heute zwei Abänderungsanträge einbringen – die Regierung kennt sie schon, ich bringe sie trotzdem ein, damit Sie sie dann auch kennen –:

Abänderungsantrag

der Abgeordneten Alois Stöger, diplômé, Kolleginnen und Kollegen zum Bericht des Verkehrsausschusses (2601 d.B.): Bundesgesetz, mit dem das Eisenbahn-Beförderungs- und Fahrgastrechtegesetz, das Bundesgesetz über die Agentur für Passagier- und Fahrgastrechte und das Eisenbahngesetz 1957 geändert werden (Fahrgastrechtenovelle) (2644 d.B.) Top 23

Der Nationalrat wolle in zweiter Lesung beschließen:

„Die dem obenstehenden Bericht angeschlossene Regierungsvorlage wird wie folgt geändert:

1. In Artikel 2 wird nach Zi 5 eine neue Zi 5a eingefügt:

5a. Dem § 6 wird ein neuer Abs. 9 angefügt:

„(9) Die Schienen-Control GmbH hat in Verwaltungsstrafverfahren betreffend Verstöße gegen Bestimmungen gemäß §§ 78a, 232 des Eisenbahngesetzes 1957, §§ 32b, 47 Abs. 1 und 2 des Kraftfahrliniengesetzes, §§ 139a, 169 Abs. 1 Z 1, 3 lit. s und t des Luftfahrtgesetzes, §§ 71a, 72 Abs. 2 Z 26, 87a, 88 Abs. 2

Z 6 des Schifffahrtsgesetzes Parteistellung. Sie ist berechtigt, in alle Verfahrensakte Einsicht zu nehmen sowie alle einschlägigen Auskünfte zu verlangen sowie Beschwerde gemäß Art. 132 Abs. 4 B-VG an das Landesverwaltungsgericht sowie Revision an den Verwaltungsgerichtshof zu erheben und dabei die Einhaltung der Bestimmungen geltend zu machen.“

2. In Artikel 3 wird Zi 3 wie folgt geändert:

In § 78a Abs 1 wird die Wortfolge „auf Haupt- und Nebenbahnen“ durch die Wortfolge „auf Öffentlichen Eisenbahnen“ ersetzt.

3. In Artikel 3 wird Zi 7 wie folgt geändert:

In § 232 wird Abs. 3 durch folgenden Abs. 3 ersetzt:

„(3) Wer gegen Bestimmungen des 1. bis 3. Hauptstückes des 1. Teiles des EisbBFG oder der Beilage 1 der Verordnung über die Einführung des Klimatickets, BGBl. II Nr. 363/2021 in der Fassung der Verordnung BGBl. II Nr. 136/2024 verstößt, begeht eine Verwaltungsübertretung und ist von der Bezirksverwaltungsbehörde mit einer Geldstrafe bis zu 7 000 Euro, im Wiederholungsfalle mit einer Geldstrafe bis zu 10 000 Euro zu bestrafen.“

Wir wollten mehr einbringen, aber das lässt das Verfahren nicht zu, zum Luftverkehr und zum Schiffsverkehr.

Der zweite Abänderungsantrag, den ich einbringen will, betrifft Tagesordnungspunkt 24:

Abänderungsantrag

der Abgeordneten Alois Stöger, diplômé, Kolleginnen und Kollegen zum Bericht des Verkehrsausschusses über die Regierungsvorlage (2603 d.B.): Bundesgesetz, mit dem das Eisenbahngesetz 1957 geändert wird (2645 d.B.) Top 24

Der Nationalrat wolle in zweiter Lesung beschließen:

Die dem obenstehenden Bericht angeschlossene Regierungsvorlage wird wie folgt geändert:

1. Nach Zi 7 wird folgende Zi 7a eingefügt.

7a. § 13a Abs. 4 wird wie folgt geändert:

„(4) Die gemäß § 217 zuständigen Arbeitsinspektorate haben der Bundesministerin/dem Bundesminister für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie die Ergebnisse und Erfahrungen, einschließlich der Anzahl der Untersuchungen, im Zusammenhang mit der Überwachung der Einhaltung der Bestimmungen über die Arbeits-, Fahr- und Ruhezeiten für Triebfahrzeugführer gemäß Arbeitszeitgesetz, BGBl. I Nr. 461/1999, bis spätestens 30. Juni des dem Berichtsjahr folgenden Kalenderjahres in elektronischer Form zur Verfügung zu stellen.“

2. Nach Zi 50 wird folgende Zi 50a eingefügt.

50a. in § 145 Abs. 1 wird Nachfolgendes angefügt:

„Dieses Zeugnis hat auch zu dokumentieren, dass der Antragsteller über Kenntnisse der vom jeweiligen Infrastrukturbetreiber angebotenen ‚Betriebssprachen‘ auf Niveau B1 verfügt. Der sachverständige Prüfer hat vom Prüfungswerber, welcher nicht der vom jeweiligen Infrastrukturbetreiber angebotenen ‚Betriebssprachen‘ als Muttersprache in der Fahrerlaubnis angegeben hat, die Vorlage eines Nachweises über eine Sprachprüfung nach den Standards des „Österreichischen Sprachdiploms Deutsch“ (ÖSD) zu verlangen.“

3. Nach Zi 59 wird folgende Zi 59a eingefügt

59a. in § 215 wird folgender Abs. 7 nach Abs. 6 hinzugefügt:

„(7) Vertreter des Personals im Sinne dieses Bundesgesetzes sind die in den Unternehmen und Betrieben auf Grund des § 40 Arbeitsverfassungsgesetz in der

jeweils geltenden Fassung oder auf Grund anderer Rechtsgrundlagen bestehenden Organe der Arbeitnehmerschaft. Sofern in den Unternehmen oder Betrieben Arbeitnehmervertreter mit einer besonderen Funktion bei der Sicherheit und beim Gesundheitsschutz der Arbeitnehmer betraut sind, sind diese im Rahmen ihrer Zuständigkeit wie die Vertreter des Personals beizuziehen oder zu informieren. Auf Antrag erhalten die Vertreter des Personals Parteistellung.“

Meine sehr verehrten Damen und Herren! Diese Leseübung war notwendig, weil uns das von der Regierung im Ausschuss nicht genügt hat.

Zum Abänderungsantrag der Bundesregierung, der Regierungsparteien zu Tagesordnungspunkt 24 vertreten wir die Auffassung: Die Regelung, die vorgeschlagen ist, ist eigentlich gut und bringt eine Verbesserung für die Gemeinden. Daher werden wir eurem verschlechternden Abänderungsantrag nicht zustimmen. Und dem Entschließungsantrag der Freiheitlichen werden wir die Zustimmung erteilen. (*Beifall bei der SPÖ.*)

20.14

Die Anträge haben folgenden Gesamtwortlaut:

Abänderungsantrag

der Abgeordneten Alois Stöger, diplômé,

Kolleginnen und Kollegen

Zum Bericht des Verkehrsausschusses über die Regierungsvorlage (2601 d.B.):
Bundesgesetz, mit dem das Eisenbahn-Beförderungs- und Fahrgastrechtegesetz, das Bundesgesetz über die Agentur für Passagier- und Fahrgastrechte und das Eisenbahngesetz 1957 geändert werden (Fahrgastrechtenovelle 2024) (2644 d.B.)

Top 23

Der Nationalrat wolle in zweiter Lesung beschließen:

Die dem obenstehenden Bericht angeschlossene Regierungsvorlage wird wie folgt geändert:

1. In Artikel 2 wird nach Zi 5 eine neue Zi 5a eingefügt:

5a. Dem § 6 wird ein neuer Abs. 9 angefügt:

„(9) Die Schienen Control GmbH hat in Verwaltungsstrafverfahren betreffend Verstöße gegen Bestimmungen gemäß §§ 78a, 232 des Eisenbahngesetzes 1957, §§ 32b, 47 Abs. 1 und 2 des Kraftfahrliniengesetzes, §§ 139a, 169 Abs. 1 Z 1, 3 lit. s und t des Luftfahrtgesetzes, §§ 71a, 72 Abs. 2 Z 26, 87a, 88 Abs. 2 Z 6 des Schifffahrtsgesetzes Parteistellung. Sie ist berechtigt, in alle Verfahrensakte Einsicht zu nehmen sowie alle einschlägigen Auskünfte zu verlangen sowie Beschwerde gemäß Art. 132 Abs. 4 B-VG an das Landesverwaltungsgericht sowie Revision an den Verwaltungsgerichtshof zu erheben und dabei die Einhaltung der Bestimmungen geltend zu machen.“

2. In Artikel 3 wird Zi 3 wie folgt geändert:

In § 78a Abs 1 wird die Wortfolge „auf Haupt- und Nebenbahnen“ durch die Wortfolge „auf Öffentlichen Eisenbahnen“ ersetzt.

3. In Artikel 3 wird Zi 7 wie folgt geändert:

In § 232 wird Abs. 3 durch folgenden Abs. 3 ersetzt:

„(3) Wer gegen Bestimmungen des 1. bis 3. Hauptstückes des 1. Teiles des EisbBFG oder der Beilage 1 der Verordnung über die Einführung des Klimatickets, BGBl. II Nr. 363/2021 in der Fassung der Verordnung BGBl. II Nr. 136/2024 verstößt, begeht eine Verwaltungsübertretung und ist von der Bezirksverwaltungsbehörde mit einer Geldstrafe bis zu 7 000 Euro, im Wiederholungsfalle mit einer Geldstrafe bis zu 10 000 Euro zu bestrafen.“

Begründung

Zu 1.

In der Regierungsvorlage fehlt die für die apf als Durchsetzungsstelle besondere wichtige Bestimmung über die Parteistellung. Die apf – als gesetzliche und nationale Durchsetzungsstelle der Flug- und Fahrgastrechteverordnungen – hat die notwendigen Maßnahmen zu ergreifen, um sicherzustellen, dass die Rechte der Passagiere gewahrt werden. Die durch den mitgliedstaatlichen Gesetzgeber eingeräumten Sanktionen müssen wirksam, verhältnismäßig und abschreckend sein (vgl. u.a. Artikel 16 Abs 3 der Verordnung (EG) Nr. 261/2004 und Artikel 16 der Verordnung (EG) Nr. 1107/2006). Die Durchsetzungstätigkeit der apf erfolgt weitestgehend im Rahmen von Verwaltungsstrafverfahren, da der Schienen-Control GmbH selbst keine Befugnis zu Sanktionen eingeräumt wurde.

Mangels ausdrücklicher Nennung in § 139a Abs 4 Luftfahrtgesetz (LFG) hat die Schienen-Control GmbH im Flugverkehr nur in Verwaltungsstrafverfahren betreffend Verstöße gegen die Bestimmungen gemäß § 139a Abs 1 iVm § 169 Abs 1 Z 1 LFG und § 139a Abs 2 iVm § 169 Abs 1 Z 1 LFG (Verletzung der Mitwirkungspflicht an einem Schlichtungsverfahren der apf), nicht aber betreffend Verstöße gegen die Bestimmungen gemäß § 169 Abs 1 Z 3 lit s LFG iVm der Fluggastrechteverordnung (Verordnung (EG) Nr. 261/2004) und gemäß § 169 Abs 1 Z 3 lit t LFG iVm der PRM-Fluggastrechteverordnung (Verordnung (EG) Nr. 1107/2006), obwohl die Ausdehnung der Parteistellung auch auf Verstöße gegen die Fluggastrechteverordnungen in den Erläuterungen zu § 139a Abs 4 LFG (ErIRV 940 BlgNR XXVII. GP 16) vorgesehen war, jedoch – offenbar aufgrund eines Redaktionsversehens im Gesetzgebungsprozesses – nicht im Gesetzestext des Abs. 4 festgehalten wurde (vgl. bspw. auch BVwG Beschluss 21.03.2022, W282 2252719).

Im Bahn-, Bus- und Schiffsverkehr hat die apf überhaupt keine Parteistellung.

Aufgrund der fehlenden Parteistellung in Verwaltungsstrafverfahren betreffend Verstöße gegen die Fahr- und Fluggastrechteverordnungen sowie Verstöße gegen die gesetzliche Mitwirkungspflicht an einem Schlichtungsverfahren der apf im Bahn-,

Bus- und Schiffsverkehr hat die apf nach der geltenden Rechtslage u.a. keinen Anspruch auf Auskunftserteilung seitens der Bezirksverwaltungsbehörden über den Verfahrensstand bzw. Verfahrensausgang (z. B. über das verhängte Strafmaß, Einstellung), keine Berechtigung, in Verfahrensakte Einsicht zu nehmen sowie Stellungnahmen abzugeben. Der apf fehlt mangels Parteistellung ebenfalls die Möglichkeit Rechtsmittel im Instanzenweg zu erheben. Es bleibt ihr somit verwehrt, den fundamentalen Aufgaben einer Durchsetzungsstelle nachzukommen.¹

Die apf erhält als gesetzliche Durchsetzungsstelle daher nicht die notwendigen Informationen und Parteirechte, um ihrem gesetzlichen Auftrag – der Sicherstellung der Rechte der Passagiere nachkommen zu können. Auskunfts- und Beschwerderechte sind für eine wirksame Durchsetzung der Fahr- und Fluggastrechte sowie für die Berichterstattung über die erfolgten Sanktionierungen an die Europäische Kommission notwendig. In der Verordnung (EG) Nr. 2021/782, der Neufassung der Bahn-Fahrgastrechteverordnung, bzw. im aktuellen Entwurf zur Revision der Verordnung (EG) Nr. 261/2004 ist zudem vorgesehen, dass die nationalen Durchsetzungsstellen jährliche Berichte über ihre Tätigkeiten bzw. die ergriffenen Durchsetzungsmaßnahmen (darunter auch die verhängten Sanktionen) an die Europäische Kommission zu erstatten haben.

Die Parteistellung ist außerdem folgerichtig, weil der apf durch die neue Verordnung (EU) 2017/2394 (Verbraucherbehördenkooperationsverordnung – VBVKO), in Österreich derzeit durch das Verbraucherbehördenkooperationsgesetz umgesetzt, derartige Rechte für Verstöße innerhalb der EU eingeräumt werden. Derzeit hat die apf bei Verstößen, in denen sie für eine ersuchende Behörde aus dem Ausland tätig wird, derartige Rechte, im eigenen Wirkungskreis jedoch nicht.

Der nationale Gesetzgeber muss der nationalen Durchsetzungsstelle für den Bahn-, Bus-, Flug- und Schiffsverkehr selbst die Befugnis zur Verhängung wirksamer, verhältnismäßiger und abschreckender Sanktionen einräumen (vgl. Art 31, 35 VO 2021/782 im Bahnverkehr, Art 28, 31 VO 181/2011 im Busverkehr, Art 25, 28 VO 1177/2010 im Schiffsverkehr, Art 16 VO 261/2004 und Art 14, 16 VO 1107/2006 im Flugverkehr). Die apf verfügt jedoch im Gegensatz zu anderen Durchsetzungsstellen im EU-Raum (z. B. in Deutschland oder Ungarn) über keine

Sanktionsbefugnis, etwa in Form der Verhängung von Verwaltungsstrafen oder dem Konzessionsentzug. Die apf kann, wie jedermann auch, lediglich Anzeigen bei der Bezirksverwaltungsbehörde einbringen. Es bleibt ihr somit auch verwehrt, im Rahmen der Verwaltungsstrafverfahren ihre Expertise und langjährige Erfahrung mit Fahr- und Fluggastrechten einzubringen, um somit dem Auftrag des Unionsgesetzgebers, nämlich der Sicherstellung der Wahrung der Rechte der Passagiere, nachzukommen.

Für eine wirksame Durchsetzung der Fahr- und Fluggastrechteverordnungen in Österreich ist die einheitliche, und somit im Bundesgesetz über die Agentur für Passagier- und Fahrgastrechte statuierte, Einräumung der Parteistellung in den vier Verkehrsträgern unbedingt notwendig und eigentlich das absolute Mindestmaß. Wenn die apf als gesetzliche und nationale Durchsetzungsstelle selbst weiterhin keine Sanktionen verhängen kann, dann sollte ihr zumindest in den Verwaltungsstrafverfahren Parteistellung eingeräumt werden, um so eine effiziente Durchsetzung der Fahr- und Fluggastrechte sicherstellen zu können.

Zu 2.

Öffentliche Eisenbahnen im Abs. 1 dienen gemäß § 1 Z 1 und § 2 EisbG dem allgemeinen öffentlichen Verkehr und umfassen Hauptbahnen, Nebenbahnen und Straßenbahnen. Erst damit wird das in der Regierungsvorlage genannte Ziel einer einheitlichen alternativen Streitbeilegungsstelle iVm. § 1 Bundesgesetz über die Agentur für Passagier- und Fahrgastrechte im Eisenbahnverkehr umgesetzt. Ohne diese Änderung wäre die vorgeschlagene Fassung in sich nicht schlüssig, da es keine innerstädtischen Verkehrsbetriebe gibt, welche auf Haupt oder Nebenbahnen verkehren.

Zu 3.

Ohne Ergänzung um die Beilage 1 der Verordnung über die Einführung des Klimatickets gäbe es eine Lücke bei der Strafbarkeit bei Verstößen gegen fahrgastrechtliche Bestimmungen. In der Beilage 1: Allgemeine Geschäftsbedingungen für den Kauf des Klimatickets stehen Verbraucher- bzw. Fahrgastrechte (Änderungen von AGBs, Ticketgültigkeit, Ticketausstellung, ungültiges Ticket, Kündigung, Erstattung, Vertragserneuerung, Fahrgastrechte bei Verspätung und Ausfall, usw.).

- ¹ Die derzeitige nationale Umsetzung der Kompetenzen der apf als nationale Durchsetzungsstelle der Fahr- und Fluggastrechteverordnungen ist vermutlich EU-verordnungswidrig (vgl. EuGH 17.03.2016, verb. Rs C-145/ und C-146/15, EuGH 26.09.2013, C-509/11; ausführlich in Gerhard Saria, Die Agentur für Passagier- und Fahrgastrechte: Besteht Verbesserungsbedarf?, ÖZV 3-4/2019).

Abänderungsantrag

der Abgeordneten Alois Stöger, diplômé,

Kolleginnen und Kollegen

Zum Bericht des Verkehrsausschusses über die Regierungsvorlage (2603 d.B.):
Bundesgesetz, mit dem das Eisenbahngesetz 1957 geändert wird (2645 d.B.) Top 24

Der Nationalrat wolle in zweiter Lesung beschließen:

Die dem obenstehenden Bericht angeschlossene Regierungsvorlage wird wie folgt geändert:

1. Nach Zi 7 wird folgende Zi 7a eingefügt.

7a. §13a Abs. 4 wird wie folgt geändert:

„(4) Die gemäß § 217 zuständigen Arbeitsinspektorate haben der Bundesministerin/dem Bundesminister für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie die Ergebnisse und Erfahrungen, einschließlich der Anzahl der Untersuchungen, im Zusammenhang mit der Überwachung der Einhaltung der Bestimmungen über die Arbeits-, Fahr- und Ruhezeiten für Triebfahrzeugführer gemäß Arbeitszeitgesetz, BGBl. I Nr. 461/1999, bis spätestens 30. Juni des dem Berichtsjahr folgenden Kalenderjahres in elektronischer Form zur Verfügung zu stellen.“

2. Nach Zi 50 wird folgende Zi 50a eingefügt.

50a. in §145 Abs. 1 wird Nachfolgendes angefügt:

„Dieses Zeugnis hat auch zu dokumentieren, dass der Antragsteller über Kenntnisse der vom jeweiligen Infrastrukturbetreiber angebotenen ‚Betriebssprachen‘ auf Niveau B1 verfügt. Der sachverständige Prüfer hat vom Prüfungswerber, welcher nicht der vom jeweiligen Infrastrukturbetreiber angebotenen ‚Betriebssprachen‘ als Muttersprache in der Fahrerlaubnis angegeben hat, die Vorlage eines Nachweises über eine Sprachprüfung nach den Standards des „Österreichischen Sprachdiploms Deutsch“ (ÖSD) zu verlangen.“

3. Nach Zi 59 wird folgende Zi 59a eingefügt.

59a. in §215 wird folgender Abs. 7 nach Abs. 6 hinzugefügt:

„(7) Vertreter des Personals im Sinne dieses Bundesgesetzes sind die in den Unternehmen und Betrieben auf Grund des § 40 Arbeitsverfassungsgesetz in der jeweils geltenden Fassung oder auf Grund anderer Rechtsgrundlagen bestehenden Organe der Arbeitnehmerschaft. Sofern in den Unternehmen oder Betrieben Arbeitnehmervertreter mit einer besonderen Funktion bei der Sicherheit und beim Gesundheitsschutz der Arbeitnehmer betraut sind, sind diese im Rahmen ihrer Zuständigkeit wie die Vertreter des Personals beizuziehen oder zu informieren. Auf Antrag erhalten die Vertreter des Personals Parteistellung.“

Begründung

Zu 1.

Die Darstellung der Ergebnisse und Erfahrungen sowie die Anzahl der Untersuchungen im Zusammenhang mit der Überwachung der Einhaltung der Bestimmungen über die Arbeits-, Fahr- und Ruhezeiten für Triebfahrzeugführer gemäß dem Arbeitszeitgesetz soll im Tätigkeitsbericht umfassend dokumentiert werden. Dies ist notwendig, um außenwirksam die relevanten Erfahrungen und Überwachungsmaßnahmen zusammenzufassen und transparent darzustellen. Hierzu sollen

die primär zuständigen Arbeitsinspektorate verpflichtet werden, entsprechende Berichte zu erstellen.

Durch die vorgeschlagene Änderung wird sichergestellt, dass die fehlenden Aspekte der Richtlinie (EU) 2016/798 Artikel 19 und der im Eisenbahngesetz §217 beauftragten Überwachung der Arbeits-, Fahr- und Ruhezeiten der Triebfahrzeugführer an die zuständigen Arbeitsinspektorate, in den Jahresbericht aufgenommen werden. Dies führt zu einer transparenten und zuverlässigen Dokumentation der Überwachungsaktivitäten in diesem Bereich und trägt zur Verbesserung der Verkehrssicherheit bei.

Zu 2.

Künftige Triebfahrzeugführer:innen müssen bei der Prüfung nachweisen, dass sie über schienenbahnbezogene Fachkenntnisse für jene Eisenbahnen, die in der Bescheinigung ausgewiesen werden sollen, verfügen. Dieses Zeugnis hat auch zu dokumentieren, ob der Antragsteller über die gemäß Anhang VI der Richtlinie 2007/59/EG notwendigen Kenntnisse der vom Infrastrukturbetreiber angebotenen Sprachen (in Österreich Deutsch) verfügt.

In bestimmten Fällen ist es für die sachverständigen Prüfer:innen notwendig, von den zu Prüfenden die Vorlage eines Zeugnisses über deren Kenntnisse (wie Nachweise über Sprachprüfungen auf dem Niveau B1 gemäß Richtlinie (EU) 2016/882) zu verlangen. Die rechtlichen Rahmenbedingungen sind dafür zu schaffen.

Diese Regelung ist von großer Bedeutung für die Sicherheit im Eisenbahnverkehr. Gute Sprachkenntnisse gewährleisten, dass Triebfahrzeugführer:innen in der Lage sind, Anweisungen korrekt zu verstehen und umzusetzen, besonders in kritischen Situationen, wo klare Kommunikation lebenswichtig ist. Ein fundiertes Verständnis der Sprache trägt dazu bei, Missverständnisse zu vermeiden und die Koordination mit anderen Eisenbahnmitarbeitenden sowie Rettungskräften zu erleichtern.

Die Schaffung der notwendigen rechtlichen Rahmenbedingungen stellt sicher, dass diese Sprachanforderungen verbindlich und einheitlich durchgesetzt werden. Dies ist

ein weiterer Schritt zur Erhöhung der Sicherheit und Zuverlässigkeit im Eisenbahnverkehr, indem es sicherstellt, dass alle Triebfahrzeugführer über die erforderlichen Kommunikationsfähigkeiten verfügen.

Zu 3.

Die Personalvertretung ist ein verlässlicher Partner bei der Beseitigung möglicher Gefahrenquellen und unterstützt selbstverständlich die Unternehmen und Behörden in ihrem Bestreben, eine optimale Betriebsführung zu organisieren. Letztlich haben die Gefahrenquellen unmittelbare Auswirkungen auf die Beschäftigten.

Gemäß der Richtlinie (EU) 2016/798 über die Eisenbahnsicherheit (Erwägungsgrund 10 der Richtlinie) sollen die Mitgliedstaaten eine Kultur des gegenseitigen Vertrauens und des wechselseitigen Lernens fördern, durch die das Personal der Eisenbahnunternehmen und der Infrastrukturbetreiber ermutigt wird, zum Ausbau der Sicherheit beizutragen, während gleichzeitig die Vertraulichkeit gewährleistet wird. Um diese Vorgaben zu fördern und den Anforderungen nachzukommen, erscheint es zweckdienlich, die Betriebsräte als Vertreter des Personals im Rahmen der Aufsichtsverfahren beizuziehen bzw. zu informieren.

In dieselbe Kerbe schlägt Art. 9 Z.2 derselben Richtlinie, was die Weiterentwicklung des Sicherheitsmanagementsystems betrifft. Eine solche Weiterentwicklung ist nur möglich, wenn alle Beteiligten alle Informationen haben.

Artikel 23 Ziffer 3 der Sicherheitsrichtlinie fordert klar, dass das Personal und seine Vertreter in die Untersuchungen einzubeziehen sind.

„Die Untersuchung wird so offen wie möglich durchgeführt, damit sich alle Beteiligten äußern können und Zugang zu den Ergebnissen erhalten. Der betroffene Infrastrukturbetreiber und die betroffenen Eisenbahnunternehmen, die nationale Sicherheitsbehörde, die Agentur, Opfer und ihre Angehörigen, Eigentümer beschädigten Eigentums, Hersteller, beteiligte Rettungsdienste sowie Vertreter von Personal und Nutzern erhalten Gelegenheit, technisch maßgebliche Informationen vorzu-

legen, um die Qualität des Untersuchungsberichts zu verbessern. Die Untersuchungsstelle trägt ferner den legitimen Bedürfnissen der Opfer und ihrer Angehörigen Rechnung und hält sie über den Fortgang der Untersuchung auf dem Laufenden.“

Präsident Ing. Norbert Hofer: Beide Abänderungsanträge sind ordnungsgemäß eingebbracht und stehen somit auch in Verhandlung.

Zu Wort gemeldet ist nun Andreas Ottenschläger. – Bitte, Herr Abgeordneter.