

Das Bundesministerium für  
Verkehr, Innovation und  
Technologie  
Abteilung IV/SCH1,  
Per Mail: sch1@bmvit.gv.at.

**Betrifft:** Entwurf eines Bundesgesetzes, mit dem das Eisenbahngesetz 1957 und das Schieneninfrastrukturfinanzierungsgesetz geändert werden

### **Stellungnahme des Datenschutzrates**

Der **Datenschutzrat** hat in seiner 190. Sitzung am 9. Oktober 2009 **einstimmig beschlossen**, zu der im Betreff genannten Thematik folgende Stellungnahme abzugeben:

#### Zu § 21c Abs 1 Z 6:

Zufolge dieser Bestimmung „kann der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie durch Verordnung die Eintragung bestimmter Eisenbahnbediensteter in ein Register anordnen und die Ausgestaltung dieser Register, den Zugang zu diesen Registern und die Voraussetzungen für das Löschen von Registereintragungen regeln“. Es fällt auf, dass das Eisenbahngesetz 1957 selbst diesbezüglich (ganz anders als im Falle der Register nach §§ 156 ff) keine näheren Anordnungen trifft, aus denen bspw. ohne weiters erschließbar wäre, welche Datenarten in das besagte Register aufzunehmen sind und an wen bzw. welche Stellen diese übermittelt werden dürfen. Auch die Erläuterungen liefern dazu keine Anhaltspunkte. Insofern erscheint die Eingriffsintensität nicht abschließend durch das Gesetz vorgezeichnet, wie dies freilich nach § 1 Abs. 2 DSGVO 2000 erforderlich wäre.

### Zu § 158:

Mit dieser Bestimmung sollen offenbar verschiedene Inhalte des Art. 22 der RL 2007/59/EG vom 23. Oktober 2007 umgesetzt werden. Gemäß Art. 22 Abs. 1 lit. a leg. cit. sind seitens der Mitgliedstaaten, an die die RL adressiert ist, „die zuständigen Behörden zu verpflichten, den zuständigen Behörden der anderen Mitgliedstaaten, der Agentur oder jedem Arbeitgeber von Triebfahrzeugführern auf begründete Anfrage Auskunft über den Status der Fahrerlaubnisse zu erteilen.“

Gemäß Abs. 3 leg. cit. hat zudem „der Triebfahrzeugführer Zugang zu seinen in den Registern der zuständigen Behörden (sowie in den Registern der Eisenbahnunternehmen gem. Art 22 Abs. 2 leg. cit.) gespeicherten Daten und erhält auf Antrag eine Kopie dieser Daten“.

Nähere Aussagen darüber, wie – technisch gesehen – die Auskunft bzw. der sog. „Zugang“ zu den bezüglichen Daten zu gestalten sind, enthält die Richtlinie nicht. Insbesondere ist nach dem Wortlaut nicht verlangt, Online-Abfrumöglichkeiten vorzusehen. Angesprochen wird lediglich das Thema der Interoperabilität zwischen den Fahrerlaubnis- und den Bescheinigungsregistern. Die RL 2007/59/EG spricht davon, dass „die zuständigen Behörden mit der Europäischen Eisenbahnagentur zusammenarbeiten, um die Interoperabilität der genannten Register sicherzustellen (vgl. Art. 22 Abs. 4 leg. cit.).

§ 158 Abs. 1 Eisenbahngesetz 1957 sieht nun vor, dass die Schieneninfrastruktur-Dienstleistungsgesellschaft mbH Vorkehrungen zu treffen hat, dass dem Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie, dem Landeshauptmann und einem Triebfahrzeugführer sowie auf begründete Anfrage

1. den für das Triebfahrzeugführerwesen in anderen Mitgliedstaaten der Europäischen Union oder in den anderen Vertragsparteien des Abkommens über den Europäischen Wirtschaftsraum zuständigen Behörden,
2. der Europäischen Eisenbahnagentur,
3. dem Arbeitgeber von Triebfahrzeugführern,

4. der Schienen-Control GmbH,
5. Eisenbahninfrastrukturunternehmen oder
6. der Unfalluntersuchungsstelle, wenn dies zur Untersuchung von Vorfällen notwendig ist,

Zugang zu den im Fahrerlaubnis-Register enthaltenen Daten und Angaben erteilt wird. Dem Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie, dem Landeshauptmann und einem Triebfahrzeugführer ist überdies auf Verlangen eine Kopie der angefragten Daten und Angaben vorzulegen.

Zunächst fällt hier auf, dass das Gesetz keine Angaben über den Zweck bzw. die Zwecke, zu denen Zugang zu gewähren ist, macht. Fraglich ist weiters, wie der Gesetzesbegriff „Zugang“ im gegebenen Kontext zu verstehen ist. Dies umso mehr, als ein und derselbe Begriff sowohl für den „voraussetzungslosen“ Zugang für bestimmte Empfänger (BMVIT, LH, Triebfahrzeugführer) als auch für den Zugang in Form einer „zu begründenden Anfrage“ für weitere Empfängerkreise (bspw.: Die Europäische Eisenbahnagentur) verwendet wird. Konkret stellt sich die Frage, ob der Gesetzgeber etwa hinsichtlich ersterer Empfängergruppe lediglich sicherstellen wollte, dass ein uneingeschränktes Auskunftsrecht dieser gegenüber (in herkömmlicher Papierform) besteht, oder ob er zudem an einen Direktzugriff mittels Fernabfrage bzw. Online-Anfrage gedacht hat.

Der datenschutzrechtliche Unterschied in der Ausgestaltung liegt darin, dass in ersterem Fall typischerweise eine manuelle Kontrolle der (datenschutz)rechtlichen Zulässigkeit der Anfrage (is einer Plausibilitätsprüfung nach § 7 Abs 2 Z 2 DSG 2000) gewährleistet wäre. Im zweiten Fall entfiere diese Kontrollmöglichkeit. Die Qualität des Eingriffs, d.h. der Eröffnung einer „Einsichtsmöglichkeit“ in die im Fahrerlaubnisregister gespeicherten Daten der betroffenen Triebfahrzeugführer wäre eine andere. Zu bedenken ist hier insbesondere der teilweise sensible Charakter der gespeicherten Informationen (Stichwort: „arbeitspsychologische“ Eignung; vgl. § 157 Abs. 1 leg. cit.). Es bedürfte spezifischer Sicherungsmaßnahmen (Authentifizierungs- bzw. Identifizierungssysteme; ausdrückliche Regelung der zulässigen Abfragekriterien [bspw. nur Suche mit vollständigem Namen und Geburtsdatum]; automatische Protokollierung; stichprobenartige Kontrolle der Protokolldaten durch

einen [internen] Datenschutzbeauftragten), um Anfragen durch Unbefugte auszuschließen bzw. Missbrauchsmöglichkeiten durch Befugte zu unterbinden.

Es ist daher geboten, dass der Gesetzgeber Online-Zugriffe auf Register ausdrücklich anordnet. Dafür sprechen auch die allgemeinen legislativen Ziele der Rechtsklarheit und Transparenz.

Für den vorliegenden Fall ist daher im Zweifel anzunehmen, dass auf Basis des vorgeschlagenen Wortlautes des § 158 Abs. 1 Eisenbahngesetz 1957 insbesondere auch für die erste Gruppe an Empfängern kein Online-Zugriff eingeräumt werden darf. Sollte dies nicht den Intentionen der Praxis entsprechen, wären entsprechende Explizierungen bzw. Ergänzungen des Normtextes vorzusehen. Andernfalls sollte anstelle der wörtlichen Übernahme der Terminologie der RL 2007/59/EG (Erteilung von „Zugang“) auf herkömmliche Begrifflichkeiten (etwa „ist Auskunft zu erteilen“) zurückgegriffen werden.

#### Zu § 160:

§ 160 legt fest, dass das Bescheinigungs-Registers „alle in der jeweiligen Bescheinigung enthaltenen Daten und Angaben zur Überprüfung, ob Inhaber einer Bescheinigung noch über die notwendigen schienenfahrzeugbezogenen und schienenbahnbezogenen Fachkenntnisse verfügen“, zu enthalten hat (der Entwurf weist im übrigen einen Grammatikfehler auf). Der Inhalt einer Bescheinigung wiederum ist dem Eisenbahngesetz 1957 selbst freilich nicht zu entnehmen. Demgegenüber enthält der Anhang I Pkt. 3 zur RL 2007/59/EG eine detaillierte Liste von in die Bescheinigung aufzunehmende Datenarten. Es bietet sich im Sinne der ausreichenden Vorherbestimmung der Datenverwendung iSd § 1 Abs 2 DSG 2000 insofern die Aufnahme eines Verweises auf die vorzitierte Liste im Anhang der RL 2007/59/EG an.

Zu § 161:

Hier stellen sich in Bezug auf die Frage der Form der Gewährung des Informationszugangs zum Bescheinigungsregister sinngemäß dieselben Fragen wie im Kontext des Fahrerlaubnis-Register (§ 158).

20. Oktober 2009  
Für den Datenschutzrat:  
Der Vorsitzende:  
WÖGERBAUER

**Elektronisch gefertigt**