

**ANALYSE DER ERFAHRUNGEN
MIT DEM VERBANDS-
VERANTWORTLICHKEITSGESETZ
IM EISENBAHNWESEN**

Edwin Mächler

Analyse der Erfahrungen mit dem Verbandverantwortlichkeitsgesetz im Eisenbahnwesen

Studie und Rechtsgutachten

Edwin Mächler

Autor: Rechtsanwalt Mag. Dr. Edwin Mächler
Griss & Partner – Rechtsanwälte
8010 Graz, Glacisstraße 67

Zu beziehen bei: Kammer für Arbeiter und Angestellte für Wien
Abteilung Umwelt und Verkehr
1040 Wien, Prinz Eugen-Straße 20-22
Telefon: +43 / 1 / 50165-2698
E-Mail: uv@akwien.at

Stand: April 2014

Medieninhaber: Kammer für Arbeiter und Angestellte für Wien
1040 Wien Prinz Eugen-Straße 20-22

Druck: Eigenvervielfältigung

Verlags- und Herstellort: Wien

ISBN: 978-3-7063-0488-7

VORWORT

Schon 2003 hat sich die Vollversammlung der AK Wien einstimmig dafür ausgesprochen, dass Unternehmen im Rahmen des Justiz- wie des Verwaltungsstrafrechts auch direkt für gesetzliche Verstöße bestraft werden können sollen. Das mit 1.1.2006 in Kraft getretene „Bundesgesetz über die Verantwortlichkeit von Verbänden für Straftaten (Verbandsverantwortlichkeitsgesetz – VbVG) BGBl. I Nr. 151/2005“ befand sich damals noch im Entwurfsstadium und die AK setzte sich sehr dafür ein, dass es in die Begutachtung kommen sollte.

Denn das „Prinzip des Individualstrafrechts“ – das heißt mit anderen Worten, dass nur natürliche Personen bestraft werden können – führt bei Delikten, die im Rahmen von Unternehmen begangen werden, zu höchst unbefriedigenden Ergebnissen: Es fördert eine Tendenz zur Verlagerung der Strafbarkeit auf untere Ebenen („... Der Chef bleibt ungeschoren und den Letzten beißen die Hunde...“). ArbeitnehmerInnen werden für Versäumnisse der Unternehmen verantwortlich gemacht. Und ersetzt der Arbeitgeber dem Arbeitnehmer die Strafe, so sind es für den Unternehmer läppische Beträge, da das Gehalt und nicht der Umsatz des Unternehmens Grundlage für die Strafbemessung ist. All dies untergräbt letztlich aber auch die abschreckende Wirkung von Strafen zB im Arbeits- und Sozialrecht, im Lebensmittel-, Verkehrs- und Umweltrecht und schwächt ihre Präventionswirkung.

Anfang Mai dieses Jahres hat nun das Bundesministerium für Justiz dem Parlament eine Studie des Instituts für Rechts- und Kriminalsoziologie¹ vorgelegt, die die Auswirkungen des neuen Gesetzes untersucht hat, so wie das seinerzeit das Parlament per EntschlieÙung² gefordert hat. Das Ergebnis der Studie fällt "gemischt" aus: Evident sei, dass die neuen Regelungen nur zögerlich angewendet werden; die meisten Staatsanwälte begründen das mit dem höheren Aufwand und der geringen „Erfolgsaussicht“ eines Verbandsverfahrens. Dennoch wollen die Autoren die indirekten und - freilich schwer "objektivierbaren" - generalpräventiven Effekte des Gesetzes nicht unterschätzt wissen.

Ganz anderen Wurzeln entstammt nun die vorliegende Studie, die im Auftrag der Gewerkschaft vda und der AK Wien erarbeitet worden ist und, die wir Ihnen hier nun präsentieren dürfen:

Dr Edwin Mächler ist Strafverteidiger und hat seit 1992 immer wieder Eisenbahnbedienstete nach Eisenbahnunfällen verteidigt. Wenn den Betroffenen vda-Rechtsschutz gewährt wird, so bezahlt die Gewerkschaft vda die tarifmäßigen Kosten seines Einschreitens. Dr Mächler untersucht hier die Wirksamkeit – oder besser: die praktische Nichtanwendung – des VbVG anhand von 16 Eisenbahnunfällen, in denen er eingeschritten ist und, die sich zwischen 2006 und 2011 ereignet und zwölf Tote (und ungezählte Hinterbliebene) und zig Schwerverletzte und Schäden in Millionenhöhe verursacht haben.

¹ Generalpräventive Wirksamkeit, Praxis und Anwendungsprobleme des Verbandsverantwortlichkeitsgesetzes (VbVG) - Eine Evaluierungsstudie, Walter Fuchs, Reinhard Kreissl, Arno Pilgram, Wolfgang Stangl - Institut für Rechts- und Kriminalsoziologie, Wien 2011.

² Bericht des Bundesministers für Justiz betreffend Evaluierung der Anwendung des Verbandsverantwortlichkeitsgesetzes aufgrund der EntschlieÙung des Nationalrates vom 28. September 2005, E 138-NR/XXII.GP - http://www.parlament.gv.at/PAKT/VHG/XXV/III/III_00067/index.shtml .

Sein Fazit ist ernüchternd! Mitnichten kann er die Milde (in der Einschätzung betreffend die Anwendung des VbVG) und die Hoffnung der Autoren des Instituts für Kriminalsoziologie (betreffend die Wirksamkeit des VbVG) bestätigen – im Gegenteil: Die erhoffte Präventionswirkung des VbVG ist offenkundig im Eisenbahnwesen noch nicht angekommen, das VbVG dort mehr oder minder totes Recht. Betroffen macht vor allem, dass in den meisten der betrachteten Fälle von Seiten der Strafverfolgungsbehörde die Fragen gar nicht gestellt worden sind, die nötig sind, um beurteilen zu können, ob der Vorwurf eines Organisationsverschuldens sich bestätigt oder entkräftet.

Sicher: Der Fokus der vorliegenden Studie ist auf das Eisenbahnwesen eingeschränkt. Doch der besondere Wert der Ausführungen von Dr Mächler liegt darin, dass ihm als Strafverteidiger die volle Realität von ganz konkreten Fällen in der Praxis zugänglich ist – ein Blick, der den Autoren vom Institut für Kriminalsoziologie von vorneherein verwehrt war, weil sie ihre Erkenntnisse aus Justizstatistiken und ergänzenden Befragungen gewinnen mussten, was Grenzen hat.

Wohlgemerkt: Weder die AK Wien noch die Gewerkschaft vda betrachten Strafen als Selbstzweck. Strafen können auch die Toten nicht mehr zum Leben erwecken. Strafen und Verfahren sollen die Wahrheit ans Licht bringen, damit Raum für Verbesserungen geschaffen wird und verhindert wird, dass es ein zweites Mal gibt – sprich: Strafen sollen general- und spezialpräventiv wirken. Dazu müssen sie auch entsprechend angewendet werden. Das ist auch das Anliegen von Dr Mächler. Dem dienen auch seine Schlussfolgerungen.

Sie sollen Anlass zu Diskussionen geben, wo Verbesserungen gebraucht werden – in den gesetzlichen Grundlagen, in den Behörden und den Handlungsroutinen der befassten Kreise. All dies möge sowohl beim bevorstehenden Projekt einer „verkehrsträgerübergreifenden Sicherheitsbehörde“, die auch eine Eisenbahnsicherheitsbehörde umfassen soll, einfließen als auch bei der Überarbeitung des VbVG, die das aktuelle Regierungsprogramm ankündigt.

Werner Hochreiter (AK Wien)

INHALTSVERZEICHNIS

Problembewusstmachung	1
1 Grundlegende Definitionen im Eisenbahnwesen	7
1.1 Eisenbahnwesen	7
1.2 Industrialisierter Verkehr und die damit bedingten technischen, organisatorischen und personellen Vorkehrungen	8
1.3 Wichtige Begriffe im Eisenbahngesetz	11
2 Die europarechtliche Dimension des Eisenbahnwesens, insbesondere in Bezug auf Eisenbahnsicherheit und Eisenbahnunfallsprävention	15
2.1 Das erste Eisenbahnpaket – Regulation und Mobilität	16
2.2 Das zweite Eisenbahnpaket – Sicherheit und Interoperabilität	16
2.3 Das dritte Eisenbahnpaket – Marktöffnung I	19
2.4 Das vierte Eisenbahnpaket – Marktöffnung II und Genehmigungsvereinfachungen	20
3 Die (teilweise vertragswidrige) Umsetzung der sicherheitsrelevanten Richtlinienbestimmungen betreffend die Sicherheitsuntersuchungsstelle des Bundes – Schiene	21
3.1 Berücksichtigung von Aufwand und Nutzen	21
3.2 Die Berichte der Untersuchungsstelle: Instrumente der Anklagebehörden?	23
3.3 Abschneidung von Beteiligtenrechten	25
3.4 Mangelhaftes Zugangsrecht der Untersuchungsstelle zu Beweismitteln	26
3.5 Keine Sanktionsmöglichkeiten	27
3.6 Die Verordnungsmacht des Bundesministers für Verkehr, Innovation und Technologie	27
3.7 Der Erlass des Bundesministeriums für Justiz über die Anwendung des UUG	28
3.8 Exkurs: Vertragsverletzungsverfahren Nr. 2012/2204 betreffend Umsetzung der RL 2004/49/EG (Eisenbahnsicherheits-RL), Mahnschreiben der EK (99111/EU XXIV.GP)	30
4 Häufigkeit von Verbandsverfahren im Eisenbahnwesen	31
4.1 Die Ergebnisse der VbVG-Evaluierungsstudie des Instituts für Rechts- und Kriminalsoziologie Wien	31
4.2 Konkrete Erfahrungen aus der Eisenbahnunfallpraxis	35
5 Analyse der parlamentarischen Anfragebeantwortungen zum Thema Verbandsverantwortlichkeit und Eisenbahnwesen	39
5.1 Anfragebeantwortung des Bundesministeriums für Verkehr, Innovation und Technologie vom 15.09.2008 betreffend „Vertrauenszüge“	39

5.2	Anfragebeantwortung des Bundesministeriums für Justiz vom 29.5.2009 betreffend „Verbandsverantwortlichkeit der ÖBB Infrastruktur Betrieb AG für Eisenbahnunfälle“	41
5.3	Anfragebeantwortung des Bundesministeriums für Verkehr, Innovation und Technologie vom 29.05.2009 betreffend „Pilotprojekt Notfallmanagement der ÖBB Infrastruktur Betrieb AG“	43
5.4	Anfragebeantwortung des Bundesministeriums für Verkehr, Innovation und Technologie vom 17.11.2009 betreffend „mangelhafte Eisenbahnaufsicht beim Notfallmanagement der ÖBB Infrastruktur Betrieb AG und bei Eisenbahnkreuzungen“	44
5.5	Anfragebeantwortung des Bundesministeriums für Justiz vom 20.11.2012 betreffend „Eisenbahnunfälle und Verbandsverantwortlichkeitsgesetz“	44
5.6	Anfragebeantwortung des Bundesministeriums für Justiz vom 16.04.2013 betreffend „Eisenbahnunfälle und Verbandsverantwortlichkeitsgesetz“	47
5.7	Zusammenfassung	50
6	Voraussetzungen für die Anwendung des VbVG im Eisenbahnwesen	55
6.1	Judikatur	55
6.2	Literatur	55
6.3	Exkurs: Corporate Governance Kodex, Sicherheitsbescheinigungen und -genehmigungen, Sicherheitsmanagementsystem	56
6.3.1	Corporate Governance Kodex	56
6.3.2	Sicherheitsbescheinigung	57
6.3.3	Sicherheitsgenehmigung	57
6.3.4	Sicherheitsmanagementsystem	58
6.4	Prüfschema für die Verbandsverantwortlichkeit im Eisenbahnwesen	59
6.5	Hilf/Zeder und eigene Rechtsansicht	60
6.5.1	Die Straftaten bei Eisenbahnunfällen – § 1 Abs 1 VbVG	60
6.5.2	Der Adressatenkreis des VbVG im Eisenbahnwesen – § 1 Abs 2 und 3 VbVG	62
6.5.3	Verletzung von Verbandspflichten – § 3 Abs 1 Z 2 VbVG	63
6.5.4	Werkzeug zur Identifizierung von Verbandspflichten	66
6.5.5	Keine Verbandsverantwortlichkeit bei Selbstschädigung	70
6.5.6	Die Mitarbeiter(anlass)tat – § 2 Abs 2 VbVG iVm § 3 Abs 3 Z 1 VbVG	71
6.5.7	Risikoerhöhung durch Sorgfaltsverstoß eines Entscheidungsträgers	72
6.5.8	Ausnahmefall (direkte) Entscheidungsträgertat	80
6.5.9	Strafaufhebungs- und Strafausschließungsgründe	81
6.5.10	Das Verfolgungsermessen der Staatsanwaltschaft – § 18 VbVG	81
6.5.11	Zeitpunkt der Einleitung des Ermittlungsverfahrens gegen betroffene Eisenbahnunternehmen – § 13 VbVG	85
6.5.12	Privatbeteiligtenanschluss im VbVG-Verfahren – § 14 VbVG	87
6.5.13	Verständigungspflicht der Staatsanwaltschaft gegenüber der zuständigen Verwaltungs- oder Aufsichtsbehörde – § 26 VbVG	89
6.5.14	Exkurs Rückgriffsausschluss – § 11 VbVG	90

7	Darstellung von konkreten Verbandsverantwortlichkeitserfahrungen im Eisenbahnwesen	91
7.1	Unfall vom 29.12.2006 – „Polizisten auf dem Gleis“	91
7.2	Unfall vom 26.06.2007 – „gestörte Schrankenanlage“	95
7.3	Unfall vom 26.07.2007 – „ZAML-Irrtum“	102
7.4	Unfall vom 06.07.2007 – „offener Schranken“	106
7.5	Unfall vom 21.08.2008 – „Hobbyeisenbahner“	110
7.6	Unfall vom 09.10.2009 – „fehlerhafte Situierung des Isolierstoßes“	113
7.7	Unfall vom 29.04.2010 – „SILAD-Kranarm“	115
7.8	Unfall vom 09.08.2010 – „Stromunfall“	119
7.9	Unfall vom 09.11.2010 – „Verschub auf Nebenanschlussbahn“	121
7.10	Unfall vom 11.10.2010 – „Rübentransporter“	125
7.11	Unfall vom 26.02.2011 – „Auffahrunfall“	126
7.12	Unfall vom 04.11.2011 – „entgleister Zweiwegebagger“	129
7.13	Unfall vom 11.12.2011 – „Dienstanweisung zur Ausschaltung einer Sicherheitseinrichtung“	131
8	Analyse des Verhaltens der österreichischen Beteiligten im Eisenbahnwesen	135
8.1	Die österreichischen Eisenbahnbehörden	135
8.2	Exkurs: Die Eisenbahnsicherheitsbehörde und ihre Jahresberichte	137
8.3	Die Sicherheitsuntersuchungsstelle des Bundes – Schiene	145
8.3.1	Unabhängig?	145
8.3.2	Genügend Fachpersonal?	146
8.3.3	Das volksanwaltschaftliche Verfahren 2008/2009	147
8.4	Das Verkehrs-Arbeitsinspektorat	150
8.5	Die Eisenbahnunternehmen	150
8.6	Die vda (Eisenbahnergewerkschaft)	151
8.7	Die eisenbahntechnischen Sachverständigen	152
9	Vorschläge für ein effektiveres Verbandsverantwortlichkeitsrecht im Eisenbahnwesen	155
9.1	Änderungen auf der Ebene der Strafjustiz	155
9.1.1	Schulung und Spezialisierung von Staatsanwälten	155
9.1.2	Pflege des Sachverständigenpools	155
9.1.3	Tatsächliche Einbeziehung des VAI und der Eisenbahnsicherheitsbehörde in die VbVG-Verfahren im Rahmen der derzeitigen gesetzlichen Vorgaben	156
9.1.4	Gesetzliche Verankerung des VAI als Organpartei	157
9.1.5	Abschaffung der Deckelung der Tagessatzhöhe	157
9.2	Änderungen auf der Ebene der Verwaltung	158
9.2.1	Aufstockung der SUB-Schiene	158
9.2.2	Sanierung der vertragswidrig umgesetzten Teile des UUG	158
9.2.3	Aufstockung der Eisenbahnsicherheitsbehörde zum Zwecke der Eisenbahnaufsicht	158

9.2.4	Schaffung eines Eisenbahn-Bundesamtes _____	159
9.2.5	Verbandsverantwortlichkeitsverfahren auch auf Verwaltungsstrafebene _____	160
10	Fazit _____	163
	Literaturübersicht _____	167
	Anhang I _____	173
	Übersicht über die signifikanten und schweren Unfälle im Sinne der ERA-Guidance for Use of CSIs, zu denen RA Dr. Edwin Mächler als Verteidiger eingeschritten ist, Zeitraum 01.01.2006 bis 31.12.2011	
	Anhang II _____	175
	Parlamentarische Anfragen und Anfragebeantwortung zum Thema Verbandsverantwortlichkeit und Eisenbahnwesen	
	Anhang III _____	235
	Abschlussbericht der Volksanwaltschaft 2009	
	Anhang IV _____	243
	Schreiben des Verkehrs-Arbeitsinspektorates vom 31.05.2013 samt Anschreiben vom 13.05.2013	
	Anhang V _____	249
	Der Erlass des Bundesministeriums für Justiz vom 07.08.2012 über die Anwendung des Unfalluntersuchungsgesetzes	

ABKÜRZUNGSVERZEICHNIS

AB	Anfragebeantwortung	EG/EU	Europäische Gemeinschaft/ Europäische Union
Abs	Absatz	EIU	Eisenbahninfrastrukturunternehmen
Art	Artikel	EisbG	Eisenbahngesetz
AVO	Arbeitnehmerschutzverordnung Verkehr	EisbVO	Eisenbahnverordnung
ASchG	ArbeitnehmerInnenschutzgesetz	EisbAV	Eisenbahn-ArbeitnehmerInnenschutz- verordnung
ASGG	Arbeits- und Sozialgerichtsbarkeitsgesetz	EisbBBV	Eisenbahnbau- und -betriebsverordnung
AZG	Arbeitszeitgesetz	EisbEPV	Eisenbahn-Eignungs und - Prüfungsverordnung
ARG	Arbeitsruhegesetz	ERA	European Railway Agency (Europäische Eisenbahnagentur)
BGBI	Bundesgesetzblatt	etc	et cetera (und so weiter)
BlgNR	Beilagen zu den Stenographischen Protokollen des Nationalrates	EWIV	Europäische Wirtschaftsinteressenvereinigung
BMASK	Bundesministerium für Arbeit, Soziales und Konsumentenschutz	EK	Eisenbahnkreuzung, allerdings auch Europäische Kommission
BMVIT	Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie	EKHG	Eisenbahn- und Kraftfahrzeughaftpflichtgesetz
BMJ	Bundesministerium für Justiz	EKVO	Eisenbahnkreuzungsverordnung
bzw	beziehungsweise	EVU	Eisenbahnverkehrsunternehmen
CSIs	Common Safety Indicators (ERA-Richtlinie für die Benützung der gemeinsamen Sicherheitsindikatoren)	FDL	Fahrdienstleiter
DHG	Dienstnehmerhaftpflichtgesetz	FPÖ	Freiheitliche Partei Österreichs
DV	Dienstvorschrift	FS	Freiheitsstrafe
DF	Deliktsfall	idZ	in diesem Zusammenhang
EBRV	Erläuternde Bemerkungen zur Regierungsvorlage	ieS	im engeren (eigentlichen) Sinn
EBU	Eisenbahnunternehmen		

iVm	in Verbindung mit	SV	Sachverständige(r)
G	Gesetz	TFVO	Triebfahrzeugführerverordnung
GewO	Gewerbeordnung	TFzF	Triebfahrzeugführer
GP	Gesetzgebungsperiode	uU	unter Umständen
HS	Halbsatz	UUG	Unfalluntersuchungsgesetz
HV	Hauptverhandlung (auch Registerzeichen eines landesgerichtlichen Strafaktes in Einzelrichterangelegenheiten)	ua	unter anderem
idR	in der Regel	UWG	Gesetz gegen unlauteren Wettbewerb
idF	in der Fassung	VAI	Verkehrs-Arbeitsinspektorat
KFG	Kraftfahrzeuggesetz	VbVG	Verbandsverantwortlichkeitsgesetz
KG	Kommanditgesellschaft	V/VO	Verordnung
lit	litera	V3	Betriebsvorschrift V3
Nr	Nummer	VStG	Verwaltungsstrafgesetz
NAB	Nebenanschlussbahn	WK	Wiener Kommentar (Großkommentar zum StGB)
OG	Offene Gesellschaft	zB	zum Beispiel
ÖVP	Österreichische Volkspartei	Z	Ziffer
ÖBB	Österreichische Bundesbahnen	ZI	Zahl
PB	Privatbeteiligte(r)		
Pkt	Punkt		
RL	Richtlinie		
RIS	Rechtsinformationssystem des Bundes		
RZ	Randziffer		
SUB	Schienenuntersuchungsstelle des Bundes - Schiene		
SPÖ	Sozialdemokratische Partei Österreich		
St	(Registerzeichen der) Staatsanwaltschaft		
StA	Staatsanwalt		
StGB	Strafgesetzbuch		
StVO	Straßenverkehrsordnung		
StPO	Strafprozessordnung		

PROBLEMBEWUSSTMACHUNG

Gemäß dem Jahresbericht der nationalen Sicherheitsbehörde (Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie) für das Bezugsjahr 2011³ ereigneten sich im Zeitraum 2007 bis 2011 452 „signifikante“ Eisenbahnunfälle⁴ mit 94 Toten und hunderten Verletzten.⁵ Die Toten und Verletzten an Eisenbahnkreuzungen sowie getötete und verletzte Personen mit Suizidabsicht sind hier nicht berücksichtigt. Die unmittelbaren Gesamtkosten dieser 452 Unfälle betrugen EUR 130.346.379,00.⁶

Die vorliegende Studie wird am Rande aufzeigen, dass diese Statistik unrichtig ist. In Wahrheit sind die „signifikanten Unfälle“ in den Jahresberichten der nationalen Sicherheitsbehörde seit 2007 nicht mehr erfasst und ist sogar die Zahl der „schweren Unfälle“ nicht vollständig. Auch scheinen nicht alle Eisenbahnunternehmen lückenlos die Unfälle zu melden.⁷

Die Anzahl der Eisenbahnunfälle in Österreich, der Toten und Verletzten und auch der Gesamtschadensbetrag aller Eisenbahnunfälle ist für den Referenzzeitraum 2007 - 2011 wesentlich höher einzuschätzen.

Die von der nationalen Sicherheitsbehörde dargestellten und von ihr der European Railway Agency⁸ gemeldeten – zu geringen – Zahlen zeigen aber dennoch, dass der Staat in seinen hoheitlichen Funktionen als gesetzgebende, vollziehende und jurisdiktionelle Gewalt so großem menschlichen Leid und der Vernichtung von namhaftem Volksvermögen nicht nur mit einer konsequenten Unfallforschung, sondern auch einer ebenso konsequenten Unfallprävention entschlossen entgegenzutreten hat.

³ Anzumerken ist, dass der Jahresbericht der nationalen Sicherheitsbehörde (= Eisenbahnsicherheitsbehörde) für das Bezugsjahr 2012 bis zum Redaktionsschluss dieser Studie Mitte Oktober 2013 nicht auf der Internetseite des BMVIT veröffentlicht worden ist, obwohl § 13 a EISbG die Veröffentlichung bis spätestens 30.09. des Folgejahres vorsieht

⁴ Dies beim österreichischen **Schienennetz von 5.568 km**. Hiezu im Vergleich: **Die Länge des österreichischen Straßennetzes beträgt 124.510 km** (beide Zahlen gültig für das Jahr 2011); siehe Faktenblatt zur österreichischen Verkehrspolitik Stand 13.12.2012 des BMVIT, abrufbar über Google

⁵ BMVIT, Jahresbericht der nationalen Sicherheitsbehörde für das Bezugsjahr 2011, 40

⁶ BMVIT, Jahresbericht der nationalen Sicherheitsbehörde für das Bezugsjahr 2011, 42

⁷ Siehe Kapitel 8.2 Exkurs: Die Eisenbahnsicherheitsbehörde und ihre Jahresberichte

⁸ Europäische Eisenbahnagentur, eine Behörde der EU, die 2006 ihre Arbeit aufgenommen hat

Aus den Unfallszahlen der einzelnen Jahre ist keine sinkende Unfalls(folgen)tendenz erkennbar.^{9, 10} Im Gegenteil: In Österreich haben sich im ersten Halbjahr Jahr 2013 5 Eisenbahnunfälle ereignet, davon drei besonders schwere Eisenbahnunfälle mit insgesamt 4 Toten, 46 Verletzten und Sachschaden in Millionenhöhe.¹¹

Ein Instrument der Unfallsprävention ist das Strafrecht. Der Staat hat bei Strafrechtsverstößen das ihm zustehende Recht zur Bestrafung wahrzunehmen. Damit trachtet er künftigen Straftaten vorzubeugen und zwar einerseits weiteren Straftaten des Straftäters (Spezialprävention) und andererseits Straftaten des potentiellen Täterkreises (Generalprävention).

Seit dem 01.01.2006 ist das von den Staatsanwaltschaften und Strafgerichten anzuwendende Verbandsverantwortlichkeitsgesetz (VbVG) in Kraft. Demgemäß sind über ein Unternehmen (= Verband) Geldbußen zu verhängen oder auch Weisungen zu erteilen, wenn im Rahmen der Tätigkeit dieses Verbandes eine Straftat begangen worden ist von Personen, die für den Verband handeln.¹²

Angesichts der geringen Zahl von 47 Normadressaten im österreichischen Eisenbahnwesen – nämlich derzeit 8 Eisenbahninfrastrukturunternehmen, 26 Eisenbahnverkehrsunternehmen und 13 integrierte Eisenbahnunternehmen¹³ – ist das VbVG mit seinen Sanktionen grundsätzlich ein sehr gut geeignetes Instrument um Eisenbahnunfälle einzudämmen.

Ergänzend ist hier zu berücksichtigen, dass die Eisenbahnunternehmen ihre Erfahrungen mit Eisenbahnunfällen regelmäßig austauschen; einerseits aufgrund freiwilliger Zusammenarbeit (über die Wirtschaftskammern und die jährlichen, gesamtösterreichischen Betriebsleitertagungen) und andererseits auch aufgrund gesetzlich normierter Zusammenarbeit (§ 39b EISbG: Vorkehrungen für einen ausreichenden Informationsfluss zwischen den Unternehmen). In wohl keiner anderen Unternehmensbranche ist für eine so vollständige Informationsdurchdringung über die (strafrechtlichen) Auswirkungen eines Unfalles gesorgt.

⁹ BMVIT, Jahresbericht der nationalen Sicherheitsbehörde für das Bezugsjahr 2011, 40ff

¹⁰ Die Ursachenforschung für die hohen und insbesondere nicht rückläufigen Unfallszahlen trotz ständigem, technischen Fortschritt - was einigermaßen paradox ist – bleibt Experten überlassen; ob also die Ursachen etwa zu suchen sind im Kosteneinsparungsdruck in Verbindung mit Bonifikationssystemen für Kosteneinsparungen und/oder in der bisherigen Gewissheit auf Managementebene, für Fehlhandlungen/ Unterlassungen nicht strafrechtlich zu haften etc.

¹¹ Siehe Homepage Sicherheitsuntersuchungsstelle des Bundes - Schiene - Information - Sicherheitsuntersuchung

¹² Siehe 994 der Beilagen XXII. GP - Regierungsvorlage - Materialien, 1. Absatz des Vorblattes

¹³ Siehe Jahresbericht 2011 iVm Jahresbericht 2012 der Schienen-Control GmbH, <http://www.schienecontrol.gv.at>. Demgegenüber sind im Jahresbericht der nationalen Sicherheitsbehörde für das Bezugsjahr 2011 (§ 25 iVm § 39d EISbG: verpflichtender Sicherheitsbericht für alle österreichischen Eisenbahninfrastrukturunternehmen und Eisenbahnverkehrsunternehmen) 10 EIU und 24 EVU für das Jahr 2011 ausgewiesen [Anmerkung: Der Jahresbericht der nationalen Sicherheitsbehörde für das Bezugsjahr 2012 lag bis Redaktionsschluss Mitte Oktober 2013 noch nicht vor]

Dies bewirkt aber auch Gefahren: Wenn der Staat nämlich in diesem Segment untätig bleibt und sich bei Verstößen der betroffenen Unternehmensverbände gegen das VbVG seiner Staatsgewalt begibt, hat dies direkt negative Auswirkungen auf die Eisenbahnsicherheit.

Die Normadressaten wissen, dass Mängel auf Entscheidungsträgerebene vom Staat weder erkannt noch verfolgt werden. Betriebliche „Erleichterungen“ können solcherart folgenlos ohne negative Konsequenzen für den Unternehmensverband zu Lasten der Sicherheit umgesetzt werden. Eisenbahnunternehmen werden im Fall der Untätigkeit des Staates geradezu angeleitet, ein „Fass“ mit Systemfehlern aufzufüllen. Der einzelne, unmittelbar beim Betrieb tätige Eisenbahnbedienstete (idR Triebfahrzeugführer, Fahrdienstleiter, Verschieber) bringt dann mit seinem „menschlichen Fehlertropfen“ dieses Fass zum Überlaufen – und nur er wird strafgerichtlich verfolgt. Denn oberflächlich betrachtet hat nur er menschliches Versagen - eine von Eisenbahnunternehmen unmittelbar nach dem Eisenbahnunfall gerne verwendete Formulierung - zu verantworten.

Das von der EU geschaffene liberalisierte Eisenbahnwesen bedarf aber als unterstützender Begleitmaßnahme eines starken Staates, der willens und fähig ist, auch auf diesem Gebiet seine Staatsgewalt wahrzunehmen. Zieht der Staat sich in diesem Segment zurück, löst sich dort die Staatsgewalt auf. Entscheidungsträger können dann ständig Rechtsgut verletzend tätig werden bzw bleiben und sind unbeschränkt frei in der Maximierung des Unternehmenserfolges und von auf Einsparungen basierenden Managerbonifikationen.

Bei entsprechend verständiger Analyse ist zu erkennen, dass sich in der Regel Eisenbahnunfälle nicht nur ausschließlich auf das rechtswidrige und schuldhafte Verhalten einzelner Eisenbahnbediensteter zurückführen lassen, die unmittelbar im Betriebsablauf tätig sind, sondern die ausgelöst, ermöglicht, begünstigt oder wesentlich erleichtert worden sind durch er- oder unterlassene wesentliche technische, organisatorische oder personelle Maßnahmen von Entscheidungsträgern im Unternehmensverband.

Erstaunlicherweise ist das Verbandsverantwortlichkeitsrecht im Eisenbahnwesen aber mehr oder minder **totes Recht**.¹⁴ Das bedeutet zwar nicht, dass nicht doch nach Eisenbahnunfällen fallweise ermittelt wird;¹⁵ dies meist aufgrund von Mitverschuldenseinwänden der mit Rechtsschutz der Gewerkschaft *vida* verteidigten Eisenbahnbediensteten iVm Stellungnahmen des Verkehrs-Arbeitsinspektorates. Eine Sanktion ist bisher aber nur ein einziges Mal über einen „Eisenbahnverband“ verhängt worden.¹⁶

¹⁴ Siehe Kapitel 4 (Häufigkeit von Verbandsverfahren im Eisenbahnwesen) und Kapitel 7 (Darstellung von konkreten Verbandsverantwortlichkeitserfahrungen im Eisenbahnwesen)

¹⁵ Siehe Kapitel 4.2

¹⁶ Unfall vom 09.10.2009 - „fehlerhafte Situierung des Isolierstoßes (Kapitel 7.6)

Die Gründe für die zögerliche Anwendung des VbVG im Eisenbahnwesen durch die Rechtsanwender scheinen zu sein (ohne Anspruch auf Vollständigkeit):^{17, 18}

- „Zu komplexer Fall“
- „Der Aufwand lohnt sich nicht“
- „Mütchen schon gekühlt“ (nach Erwirkung der Verurteilung des einfachen Eisenbahnbediensteten)
- „Der Vorstand kann sich doch nicht um alles kümmern, dazu hat er seine Manager der zweiten und dritten Ebene.“
- „Die AG zu bestrafen hat keinen Sinn, weil die Geldbuße zahlt dann ohnedies indirekt wieder der Steuerzahler.“ (Stichwort: „Staatsbahnen“)
- „Ich habe das Problem, dass ich den Geschäftsführern die direkte Kausalität ihrer Unterlassungen nicht nachweisen kann. Wozu soll ich außerdem den Verband belangen, wenn ich ohnedies schon die Geschäftsführer angeklagt habe.“

Diese Auswahl von Rechtfertigungen diverser Staatsanwälte zeigt keineswegs die Unwilligkeit der Staatsanwälte auf, das VbVG zu exekutieren.

Der wahre Grund für diese Rechtfertigungen liegt vielmehr einerseits im rechtlichen „Halbwissen“ über das auch noch nach acht Jahren seiner Geltung als neu empfundene Verbandsverantwortlichkeitsrecht.

Andererseits hat der nach einem Eisenbahnunfall ermittelnde Staatsanwalt idR keine Kenntnis, wie ein maßstabsgerechtes Eisenbahnunternehmen aufgrund technischer und hoheitlicher Vorgaben organisatorisch aufgebaut ist und wie die Ablauforganisation beschaffen sein soll.

Daher weiß der Staatsanwalt auch nicht, inwiefern das Eisenbahnunternehmen im konkreten Eisenbahnunfall versagt haben könnte. Es stellen sich ihm keine Fragen, die das Eisenbahnunternehmen und ein geeigneter eisenbahntechnischer Sachverständiger aber zu beantworten hätten, um zu überprüfen, inwiefern ein Verstoß gegen das VbVG vorliegt.

Ziel dieser Studie ist, dem Rechtsanwender, also in erster Linie dem staatsanwaltlichen und richterlichen Personal, einen „Erste-Hilfe-Kasten“ für die ordnungsgemäße „Versorgung“ von Eisenbahnunfällen zu geben.

¹⁷ Mehr oder weniger wörtliche Statements von Staatsanwälten gegenüber dem Verfasser dieser Studie in dessen Eigenschaft als Verteidiger von Eisenbahnbediensteten.

¹⁸ Vergleiche hierzu auch die sich teilweise deckenden, von Zeder genannten Gründe für die „Zurückhaltung der Justizorgane“ in VbVG-Sachen in Zeder, Das österreichische Unternehmensstrafrecht (VbVG) - Konzept und erste Erfahrungen, AnwBl 2013, 415 (417ff)

Ziel dieser Studie ist es darüber hinaus aufzuzeigen, dass die VbVG-Versäumnisse im Eisenbahnwesen vielfältig sind und seit 2006 insgesamt eine „schadhafte Atmosphäre“ geschaffen worden ist, die dem VbVG-Rechtsanwender – hier in erster Linie dem das Verbandsverfahren initiiierenden Staatsanwalt – gar nicht bewusst macht, wie wichtig diesbezügliche Ermittlungstätigkeiten sind.

Diese „Atmosphäre“ bildete sich zum einen mit der schon eingangs kurz bemängelten Qualität der Unfallstatistiken.¹⁹ Dem Rechtsanwender wird ein zu intaktes Bild vermittelt. Das „Ozonloch“ der Unfälle ist größer als berichtet wird.

Ein weiteres Ozonloch bilden die nicht vollständig bzw. teilweise nicht richtig umgesetzten eisenbahnspezifischen Richtlinien auf dem Gebiet der Eisenbahnsicherheit in nationales, also österreichisches Recht; hier insbesondere die *„nationale (österreichische) Untersuchungsstelle nach schweren Unfällen im Eisenbahnverkehr“* betreffend²⁰ und deren tägliche Arbeit mit einer offensichtlich stets zu geringen Personaldecke.²¹

Ebenfalls ein Ozonloch stellt die mangelnde Sensibilität für Verbandsverantwortung im Eisenbahnwesen durch die Behörde Bundesminister für Justiz²² dar. Hier wird dem VbVG-Rechtsanwender signalisiert, dass die höchste Justizbehörde die Befassung mit Verbandsverantwortlichkeit im Eisenbahnwesen für nicht besonders vordringlich hält, was geradezu einlädt, sich in diesem speziellen Segment des Verbandsverantwortlichkeitsrechtes nicht weiterzubilden.²³

Und den Eisenbahnunternehmen wird signalisiert – was fatal ist – , dass ihre Organisationsmängel straflos bleiben, selbst wenn diese zwar nicht Anlass, aber Ursache des Eisenbahnunfalles waren oder den Eisenbahnunfall ermöglicht oder zumindest erleichtert haben.

Beispielsweise standen die Sicherheitsmanagementsysteme der Eisenbahnunternehmen²⁴ bisher kein einziges Mal auf dem „richterlichen Prüfstand“.

¹⁹ Siehe Kapitel 8.2 Exkurs:: Die Eisenbahnsicherheitsbehörde und ihre Jahresberichte)

²⁰ Siehe Kapitel 3 (Die [teilweise mangelhafte] Umsetzung der sicherheitsrelevanten Richtlinienbestimmungen betreffend die nationale Untersuchungsstelle in das österreichische Recht)

²¹ Siehe Kapitel 8.3 (Die Sicherheitsuntersuchungsstelle des Bundes - Schiene)

²² Siehe Kapitel 5 (Analyse der parlamentarischen Anfragebeantwortungen zum Thema Verbandsverantwortlichkeit und Eisenbahnwesen)

²³ Dem versucht die Studie in Kapitel 1 (Grundlegende Definitionen im Eisenbahnwesen), Kapitel 2 (Die europarechtliche Dimension des Eisenbahnwesens), Kapitel 6 (Voraussetzungen für die Anwendung des VbVG im Eisenbahnwesen) und Kapitel 7 (Darstellung von konkreten Verbandsverantwortlichkeitserfahrungen im Eisenbahnwesen) beizukommen.

²⁴ Siehe 10. Hauptstück des Eisenbahngesetzes: §§ 39, 39a bis d EISBG: In den Sicherheitsmanagementsystemen legt das EBU fest, welche Vorkehrungen es für den sicheren Betrieb getroffen hat. Jedes Sicherheitsmanagementsystem bedarf der eisenbahnbehördlichen Genehmigung (BMVIT - Oberste Eisenbahnbetriebsbehörde).

Solcherart wird kein Druck entwickelt, bestehende technische, organisatorische und personelle Mängel auf allen Ebenen des Eisenbahnunternehmens kompromisslos zu erforschen, zu analysieren, abzustellen und periodisch die Fortschritte zu evaluieren.

Die Rolle der österreichischen Beteiligten im Eisenbahnwesen im Bezug auf die Verbandsverantwortlichkeitsthematik wird im Rahmen dieser Studie ausschnittsweise beleuchtet inklusive die Qualifikation der eisenbahntechnischen Sachverständigen.²⁵

Im Schlusskapitel erstattet der Verfasser dieser Studie einige Vorschläge für ein effektiveres Verbandsverantwortlichkeitsrecht im Eisenbahnwesen.²⁶

An dieser Stelle noch eine begriffliche Klarstellung: In der Literatur finden sich für ein nach dem Verbandsverantwortlichkeitsgesetz eingeleitetes Strafverfahren vielfältige Begriffe:

„VbVG-Verfahren“, „Verbandsverfahren“, „Verbandsstrafverfahren“, „Verbandsverantwortlichkeitsverfahren“. Der Verfasser dieser Studie entscheidet sich für die beiden kürzesten Begriffe, also VbVG-Verfahren und Verbandsverfahren.

²⁵ Siehe Kapitel 8.7 (Die eisenbahntechnischen Sachverständigen)

²⁶ Siehe Kapitel 9 (Vorschläge für ein effektiveres Verbandsverantwortlichkeitsrecht im Eisenbahnwesen)

1 GRUNDLEGENDE DEFINITIONEN IM EISENBAHNWESEN

1.1 Eisenbahnwesen

Die **Eisenbahn** ist ein spurgebundenes, aber nicht notwendigerweise schienengebundenes Verkehrssystem²⁷ für den Transport von Gütern und Personen.

Einschränkend ist Eisenbahn ein Schienenfahrzeug oder eine Gruppe von Fahrzeugen dieses Verkehrssystems, also ohne die Summe aller Bahnanlagen und ohne den Bahnbetrieb.

Schienenfahrzeuge der Eisenbahn werden als Züge geführt, die aus einem oder mehreren hintereinander gekuppelten Eisenbahnwagen bestehen (umgangssprachlich „Waggons“). Ein solcher Zug wird meistens von einer oder von mehreren Lokomotiven gezogen oder geschoben. Ein Triebzug hat eine eigene Antriebsanlage, die sich entweder im Kopf- und/oder Endwagen (Triebkopf) befindet oder über die Wagen verteilt ist (dann bezeichnet als Triebwagenzug). Lokomotiven, Triebköpfe und Triebwagen werden zusammengefasst unter dem Begriff Triebfahrzeug.

Die Bahnanlagen bilden die Eisenbahninfrastruktur, bestehend aus Schienennetz, technischen Anlagen und Gebäuden.²⁸

Das Eisenbahnwesen (englisch treffend: „railroad **industry**“) ist gemäß Duden „*alles, was zur Eisenbahn gehört*“²⁹ und eine Form des Oberflächenverkehrswesens (jenes bestehend aus Straßenverkehrs-, Eisenbahn-, Seilbahn-³⁰ und Schifffahrtswesen) im Gegensatz zum Luftverkehrswesen.

Diese Studie beschäftigt sich ausschließlich mit Schienenbahnen, die nicht als Straßenbahnen verwendet werden.³¹ Oberleitungs-Omnibusse gelten gemäß § 5 Abs 3 EibG als Straßenbahnen

²⁷ Erklärung siehe sogleich unten (auch Oberleitungs-Omnibusse sind nämlich im eisenbahnrechtlichen Sinn Eisenbahnen)

²⁸ Siehe zu all dem *Wikipedia*, de.wikipedia.org/wiki/Eisenbahn

²⁹ *Duden*, www.duden.de

³⁰ Bis zur EibG-Novelle 2003 waren auch Seilbahnen durch das EibG erfasst, siehe *Kuntner/Waglechner*, Eisenbahnrecht³, EibG § 1Rz 3

³¹ Auch Straßenbahnen sind nämlich Eisenbahnen, siehe § 1 Z 1 lit c EibG

und finden in dieser Studie daher ebenfalls keine Berücksichtigung.³² Straßenbahnunternehmen haben zur Führung ihres Betriebes nämlich wesentlich geringere technische, organisatorische und personelle Herausforderungen und Maßnahmen iSd § 3 Abs. 3 Z 2 VbVG zu bewältigen als die „eigentlichen“ Eisenbahnunternehmen; dies wegen des zum Betrieb der Straßenbahn nicht erforderlichen, arbeitsteiligen Zusammenwirkens der Straßenbahnbediensteten, des ausschließlichen Fahrens auf Sicht, der geringen Geschwindigkeiten und Massen, der kurzen Bremswege etc. Straßenbahnen passen sich in ihrer Betriebsweise der Eigenart des Straßenverkehrs an.³³ Sie sind daher den straßenpolizeilichen Vorschriften unterworfen und fahren somit nach der StVO.³⁴

Untergrundbahnen sind zwar straßenunabhängige Bahnen und sind fahrdynamisch Eisenbahnen iS, fallen gemäß § 5 Abs 2 EisbG aber dennoch unter den Begriff der Straßenbahnen.³⁵

1.2 Industrialisierter Verkehr und die damit bedingten technischen, organisatorischen und personellen Vorkehrungen

Im individualisierten Straßenverkehr (inklusive Straßenbahnverkehr) laufen direkt beim Führer (= Lenker) des Fahrzeuges sämtliche Informationen zusammen, die er für das unfallfreie Bedienen des Fahrzeuges benötigt.

In den „**industrialisierten Formen des Verkehrs**“, also im Eisenbahn-, Schifffahrts- und Luftverkehrswesen, verfügt der Führer des Fahrzeuges regelmäßig nur über einen Teil der notwendigen Informationen. Er ist aufgrund des notwendigen, arbeitsteiligen Zusammenwirkens in der Form präzise geplanter Arbeitsschritte zumindest zeitweise von einem zweiten Menschen „ferngesteuert“ (Kapitän – Ausguck – Lotse, Pilot – Lotse, Triebfahrzeugführer – Verschieber – Fahrdienstleiter).

Den industrialisierten Verkehrsformen ist folgendes gemein:

- Es bedarf während des Betriebes der Fahrzeuge zum Zwecke der Ortsveränderung grundsätzlich des Zusammenwirkens mehrerer Menschen.

³² Der Oberleitungs-Omnibus, auch Obus, Trolley-Bus, ursprünglich auch gleislose Bahn bezeichnet, ist eine Mischform zwischen einer spurgebundenen Bahn – das heißt einer Eisenbahn oder Straßenbahn – und einem Omnibus – das heißt einem Kraftfahrzeug – dar. Dies macht sich auch juristisch bemerkbar – in den nationalen Rechtsgebungen wird er zumeist als Eisenbahn behandelt. Oberleitungs-Omnibusse gelten als Straßenbahnen nur hinsichtlich ihrer Fahrleitungen. Die Obusfahrzeuge selbst unterliegen dem KFG und gelten auch als Kraftfahrzeuge und werden nach den Bestimmungen der StVO betrieben (siehe hierzu *Kuntner/Waglechner Eisenbahnrecht*³, EisbG § 5 Abs 3 Rz 1)

³³ Siehe hierzu auch den Gesetzeswortlaut des § 5 Abs 1 Z 1 lit b EisbG

³⁴ *Kuntner/Waglechner Eisenbahnrecht*³, EisbG § 5 Abs 1 und 3, jeweils Rz 1

³⁵ Gemäß Art 2 Abs 2 lit a der RL 2004/49/EG („Eisenbahnsicherheits-RL“) können die nationalen Gesetzgeber Straßenbahnen inklusive Untergrundbahnen von bestimmten Maßnahmen ausgenommen werden (siehe hierzu *Kuntner/Waglechner Eisenbahnrecht*³, EisbG § 5 Abs 1 Rz 5)

So lenkt bei Verschiebfahrten der Fahrdienstleiter die Verschiebgarnitur durch die Einstellung der Verschiebstraße. Der Spitzenverschieber „sieht“ und ordnet dem Triebfahrzeugführer die der Sicht entsprechende Geschwindigkeit und das rechtzeitige „Stehenbleiben“ an. Der Triebfahrzeugführer wiederum regelt im geschobenen Verschieb die Geschwindigkeit nach den Vorgaben des Verschiebers.

Bei Zugfahrten lenkt der Fahrdienstleiter. Der Triebfahrzeugführer regelt die Geschwindigkeit nach den Vorgaben des Buchfahrplanes und den Signalstellungen des Fahrdienstleiters (z.B. Stellung des Vorsignals „Frei mit 40 km/h“).

- Die Fahrzeuge werden mit solchen Massen (Eisenbahnfahrzeuge) und/oder Geschwindigkeiten (Flugzeuge) bewegt, dass sie in der Regel nicht innerhalb der Sichtstrecke zum Stillstand gelangen können.
- Die Bediener der Fahrzeuge können sich zum sicheren Steuern derselben nicht (nur) auf ihre Sinneseindrücke wie die Lenker von Straßenverkehrsfahrzeugen verlassen, um aufgrund der unmittelbaren Sinneseindrücke Unfall verhütend zu reagieren. Sie müssen sich vielmehr erhaltene Vorinformationen merken aufgrund der langen Anhaltewege (z.B. Vorsignalstellungen um auch tatsächlich bei einem Einfahr- oder Ausfahrtsignal iS der dortigen Signalstellung stehen zu bleiben und nicht über den Signalstandort hinaus in einen entgegenkommenden Zug zu rutschen).

Der Eisenbahnverkehr hat sich daher für seinen sicheren Betrieb **zum Schutz gegen den Fehlerfaktor „Mensch“ schon seit der Frühzeit des Eisenbahnwesens technischer Sicherungsmaßnahmen** (z.B. Punktförmige Zugsicherungsanlagen, Todmannschaltungen etc), **organisatorisch-rechtlicher Sicherungsmaßnahmen** (beispielsweise von § 3 und insbesondere § 7 Z 4 ASchG sowie EisbAV und AVO Verkehr: *„Berücksichtigung des Fehlerfaktors Mensch“* über §§ 6 - 8 EisbVO, §§ 4 - 35 EisbBBV bis zum 2006 implementierten Sicherheitsmanagementsystem der §§ 39 EisbG etc) **und personeller Schutzmaßnahmen zu bedienen** (zB §§ 9 - 14 EisbVO, §§ 36 - 40 EisBBV, TFVO und jüngst - 2013 in Kraft getreten - EisbEPV).

Es sind also für den sicheren Betrieb - ein solcher ist gesetzliche Erfordernis des § 19 EisbG - wegen der mit dem Betrieb solcher Fahrzeuge erhöhten Gefahren spezielle technische Maßnahmen zu treffen, aber insbesondere auch organisatorische Maßnahmen (in Bezug auf die verwendeten Anlagen und Betriebsmittel und deren Betrieb inklusive Wartung der Anlagen und Betriebsmittel) sowie personelle Maßnahmen (Ausbildung, Wissenserhalt und Weiterbildung).

Ist die Sicherheit des Betriebes einer Eisenbahn nicht mehr gegeben, hat die zuständige Eisenbahnbehörde (zB informiert vom VAI oder etwa auch der Anklagebehörde und des Strafgerichtes) gemäß § 19b EisbG den Betrieb teilweise oder gänzlich einzustellen bis zu dem Zeitpunkt, in dem die Sicherheit des Betriebes wieder gewährleistet ist.

§ 3 Abs 3 Z 2 VbVG beschreibt in einer bemerkenswerten Parallele die Art und Weise des Sorgfaltsverstoßes auf Entscheidungsträgerebene mit der Unterlassung wesentlicher technischer, organisatorischer und personeller Maßnahmen.

Der Abgeordnete Anton Heinzl (SPÖ), Genossinnen und Genossen meinen in ihrer Anfragebegründung vom 19.02.2013 an die Bundesministerin für Justiz „betreffend Eisenbahnunfälle und Verbandsverantwortlichkeitsgesetz“³⁶ deshalb:

"Bei der Produktion von Eisenbahnverkehr handelt es sich um eine industrialisierte Form von Verkehr. Aufgrund der physikalischen, technischen und normativen Vorgaben dieses Systems ist es sehr unwahrscheinlich, dass ein einzelner menschlicher Fehler reicht, um zu einem Unfall zu führen. Genau dieser Umstand macht die Eisenbahn zu einem der sichersten Verkehrsträger.

Diese Umstände legen zwingend den Schluss nahe, dass so gut wie jeder Eisenbahnunfall eine Verurteilung gemäß VbVG nach sich ziehen muss. Ihre Antwort (Anmerkung: Anfragebeantwortung der Bundesministerin für Justiz vom 20.11.2012³⁷), dass es seit Bestehen des VbVG nur zu einer einzigen Verurteilung nach einem Eisenbahnunfall gemäß diesem Gesetz gekommen ist,³⁸ deckt sich mit unseren Recherchen und zeigt die diesbezüglichen Versäumnisse der Justiz."

Frau Bundesministerin für Justiz Dr. Beatrix Karl hält dem in ihrer Anfragebeantwortung vom 19.04.2013³⁹ entgegen:

„Die Haftungsvoraussetzungen nach dem Verbandsverantwortlichkeitsgesetz (VbVG) unterscheiden sich von jenen nach dem StGB. Insbesondere der Nachweis, dass wesentliche technische, organisatorische oder personelle Maßnahmen zur Verhinderung solcher Taten unterlassen wurden (§ 3 Abs. 3 VbVG), ist gerade auch bei Unternehmen mit einer konzernartigen aufgesplitterten Struktur, wie sie bei Eisenbahnunternehmen nicht unüblich sein dürften, nicht immer leicht zu erbringen. Auch erscheint es entgegen der in der Anfrage vertretenen Ansicht durchaus möglich, dass menschliches Versagen zu schwerwiegenden Eisenbahnunfällen führt, die durch entsprechende Sicherheitsvorkehrungen des Eisenbahnunternehmens nicht immer verhinderbar sind. Sofern die Sicherheitsvorkehrungen dem Stand der Technik entsprechen, ist in derartigen Fällen ein Nachweis der Unterlassung der in § 3 Abs. 3 VbVG angeführten Maßnahmen nicht zu erbringen.

³⁶ 14.026/J XXIV.GP - Anfrage vom 19.02.2013

³⁷ 12431/AB XXIV.GP. - Anfragebeantwortung zu 12662/J

³⁸ Gemäß den Recherchen des Verfassers dieser Studie ist bisher kein einziges Eisenbahnunternehmen in einem Verbandsverfahren strafrechtlich verurteilt worden (siehe hierzu noch Kapitel 4: Häufigkeit von Verbandsverfahren im Eisenbahnwesen)

³⁹ 13.789/AB XXIV.GP vom 19.04.2013 zu 14.026/J

Auch räumt § 18 VbVG den Staatsanwaltschaften gegenüber Verbänden ein besonderes, gesetzlich determiniertes Verfolgungsermessen ein, während Verfahren gegen natürliche Personen grundsätzlich durch das, ein derartiges Ermessen ausschließendes Legalitätsprinzip geprägt sind.“

Es ist an dieser Stelle der Studie nicht geboten, die beiden diametralen Positionen der höchsten Strafjustizbehörde und der Vertreter der gesetzgebenden Gewalt zu analysieren oder kommentieren.

Es gilt hier nur aufzuzeigen, dass diese beiden konträren „Denkschulen“ den gegenwärtigen Stand der Verbandsverantwortlichkeitsthematik im Eisenbahnwesen auf den Punkt bringen.

1.3 Wichtige Begriffe im Eisenbahngesetz

Der österreichische Bundesgesetzgeber unterscheidet zwischen öffentlichen Eisenbahnen und nicht-öffentlichen Eisenbahnen (§ 1 EisbG).

Öffentliche Eisenbahnen trifft eine Betriebspflicht. Sie wickeln den öffentlichen Verkehr ab (§ 2 EisbG), können also von jedermann gegen Entgelt für Personen-, Reisegepäck- und Güterverkehr benützt werden.

Dieser Begriff der „öffentlichen Eisenbahnen“ versteht sich unabhängig von Eigentümerstrukturen, ob sie also „Staatsbahnen“⁴⁰ sind (zB ÖBB-Konzern: Eigentümer Republik Österreich; diverse Landesbahnen: Eigentümer das jeweilige Bundesland) oder „Privatbahnen“ (Eigentümer sind natürliche und/oder juristische Personen, die keine Gebietskörperschaften oder deren gesellschaftsrechtliche Töchter bzw. Enkelinnen sind⁴¹).

Öffentliche Eisenbahnen wickeln ihre Beförderungsleistungen über Hauptbahnen (leistungsfähige Strecken und Hochleistungsstrecken iSd § 4 Abs 1 EisbG), Nebenbahnen (Schienenbahnen des öffentlichen Verkehrs, sofern sie nicht Hauptbahnen oder Straßenbahnen sind: § 4 Abs 2 EisbG) oder über die in dieser Studie nicht weiter beachteten Straßenbahnen (§ 1 Z 1 EisbG) ab.

Nicht-öffentliche Eisenbahnen sind tätig auf Anschlussbahnen (dienen dem Verkehr nur eines oder mehrer Unternehmen: § 7 EisbG) und Materialbahnen (kein Anschluss an Haupt- oder Nebenbahnen; Übergang von Schienenfahrzeugen von Materialbahnen auf andere Bahnen ist nicht nur nicht vernetzt, sondern insbesondere auch technisch nicht möglich: § 8 iVm § 7 und § 1a EisbG).

⁴⁰ So das wording der EU für alle Bahnen, die im Eigentum einer öffentlichen Hand stehen.

⁴¹ ZB sind etwa die Wiener Lokalbahnen AG und deren Tochter Wiener Lokalbahnen Cargo GmbH ebenfalls Staatsbahnen, weil die Wiener Lokalbahnen AG von der Wiener Stadtwerke Holding AG gehalten wird, deren Eigentümerin die Stadt Wien ist.

Eisenbahnunternehmen (EBU) werden in Form von Eisenbahninfrastrukturunternehmen (EIU) und Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) ausgeübt.

Ein **Eisenbahninfrastrukturunternehmen** (EIU) ist gemäß § 1a EisbG ein EBU, das dem Bau und Betrieb von vernetzten Haupt- und Nebenbahnen dient und darüber verfügungsberechtigt ist.

Entscheidend für die Erfassung eines Unternehmens unter den gesetzlichen Begriff des EIU ist die Funktion des „Betreibers der Infrastruktur“, auch bezeichnet als „Fahrwegbetreiber“ inklusive der darunter mitverstandenen Führung von Betriebsleit- und Sicherheitssystemen.⁴²

Da zum Betrieb eines EIU „Humankapital“ notwendig ist, werden Berufe wie etwa jene des Fahrdienstleiters und Verschiebers im Rahmen eines EIU ausgeübt. Das größte österreichische EIU ist die ÖBB Infrastruktur AG.

Unternehmen, die nur den Bau von Schieneninfrastruktur (Gleisanlagen etc.) zum tatsächlich ausgeübten Unternehmensgegenstand haben, wie beispielsweise die ÖBB-Infrastruktur Bau AG, sind keine EBU im engeren Sinn und somit auch keine EIU.

Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) sind gemäß § 1b EisbG wiederum EBU, die Eisenbahnverkehrsleistungen auf der Schieneninfrastruktur von Haupt- und vernetzten Nebenbahnen erbringen sowie die Traktion (= tatsächliche Bewegung von Schienenfahrzeugen) sicherstellen oder auch nur die Traktion selbst erbringen.

EVU sind daher etwa die ÖBB Personenverkehr AG, die Eisenbahnverkehrsleistungen im Bereich des Personenverkehrs erbringt und die Rail Cargo Austria AG – ein Unternehmen der ÖBB, das Güterverkehrsleistungen erbringt. Innerhalb des ÖBB Konzerns wird gegenwärtig die Traktion ieS durch die ÖBB Produktion GmbH sichergestellt. Dort sind die klassischen Berufe des Triebfahrzeugführers und des Wagenmeisters angesiedelt.

Integrierte Eisenbahnunternehmen sind gemäß § 1c EisbG solche EBU, die sowohl EIU als auch EVU sind. Aufgrund der europarechtlichen Trennungsvorgaben⁴³ sind solche EBU (nur mehr) im Vorort-, Regional- und (Neben)Anschlussbahnbereich anzutreffen.

Mittels **Trassenverträgen** stellen die EIU den EVU ihre Schieneninfrastrukturleistungen entgeltlich zur Verfügung; also das „unbewegliche Gut“ (= das Schienennetz, Bahnhöfe etc) inklusive der für den Betrieb des „rollenden Gutes“ (= Eisenbahnfahrzeuge) notwendigen Energieversorgungssysteme (Fahrstrom, Betankungsanlagen) samt den Personaldienstleistungen, die zur Bedienung der Infrastruktur im Zuge der Verkehrsleistungen notwendig sind.

⁴² Kuntner/Waglechner Eisenbahnrecht³, EisbG § 1a Rz 1

⁴³ Siehe sogleich Kapitel 2

Die EVU wiederum bewerkstelligen entgeltlich mit Hilfe dieser Schieneninfrastruktur Güter- und/oder Personenverkehrsleistungen; dies mit dem rollenden Gut und dem zum Betrieb und zur Instandhaltung des rollenden Gutes notwendigen Personal.

2 DIE EUROPARECHTLICHE DIMENSION DES EISENBAHNWESENS, INSBESONDERE IN BEZUG AUF EISENBAHNSICHERHEIT UND EISENBAHNUNFALLSPRÄVENTION

Cirka seit der Jahrtausendwende setzt die EU ihre Vision eines einheitlichen Europäischen Eisenbahnraumes durch Schaffung des gerechten und nicht diskriminierenden Zuganges zur Eisenbahninfrastruktur als Ausfluss einer der vier Grundfreiheiten des Binnenmarktes der EU – hier des freien Dienstleistungsverkehres, mittelbar aber auch des freien Warenverkehrs – konsequent und durchaus rasant im Zuge einer umfassenden Eisenbahnreform um.

Hiezu haben Europäisches Parlament und Rat bisher drei Eisenbahnpakete verabschiedet. Anfang 2013 hat die Europäische Kommission das vierte Eisenbahnpaket zur Diskussion aufgelegt.⁴⁴

Der Bundesgesetzgeber hat die **Eisenbahnpakete** vorrangig **im EisbG umgesetzt**, dort insbesondere in den Regulierungs-, Interoperabilitäts- und Zugangsbestimmungen sowie den Bestimmungen über Sicherheitsbescheinigungen, Sicherheitsgenehmigungen, das Sicherheitsmanagementsystem und den Sicherheitsbericht.

Direkte Folge des zweiten Eisenbahnpaketes waren auf österreichischer Ebene ferner (eben neben einer Novellierung des EisbG) das **Unfalluntersuchungsgesetz**, mit dem die (Unfall)Untersuchungsstelle des Bundes (seit 2012 bezeichnet als Sicherheitsuntersuchungsstelle des Bundes – Schiene) geschaffen wurde⁴⁵ und die **Meldeverordnung Eisenbahn**.⁴⁶

⁴⁴ Aktueller Diskussionsbeitrag: railchat Nummer 3 März 2013, 8ff: Dem vierten Eisenbahnpaket müssen die Giftzähne gezogen werden!

⁴⁵ BGBl I Nr. 123/2005, geändert durch das BGBl I Nr. 2/2008 und umfassend novelliert durch die Änderung des Unfalluntersuchungsgesetzes, des Kraftfahrzeuggesetzes 1967, des Seilbahngesetzes 2003 sowie des Schifffahrtsgesetzes BGBl I Nr. 40/2012

⁴⁶ BGBl II Nr. 279/2006 – Regelung des Umfangs und der Form der Meldung von Unfällen und Störungen, die beim Betrieb einer Eisenbahn auftreten durch den Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie; für die Meldung von Vorfällen auf Anschlussbahnen gibt es verminderte Meldungsanforderungen

2.1 Das erste Eisenbahnpaket – Regulation und Mobilität

Seit Erlassung des ersten Eisenbahnpaketes im Jahr 2001 sind die EBU gehalten, Schieneninfrastrukturleistungen konsequent von Verkehrsleistungen unternehmensmäßig zu trennen.

Ausnahmen sind im erstem Eisenbahnpaket (Umsetzung in Österreich: §§1c, 55 Abs 2, 62 Abs 3 EisbG) geschaffen worden für solche (idR kleinere) EBU, die diese Trennung aus ökonomischen oder sonstigen Gründen nicht durchführen können oder wollen. Diese EBU sind die integrierten Eisenbahnunternehmen. Ein integriertes EBU darf aber aus Wettbewerbs- und Sachlichkeitsgründen die Zuweisung von Zugtrassen nicht selbst wahrnehmen, sondern muss diese an eine rechtliche, organisatorische und in ihren Entscheidungen von EVU unabhängige Zuweisungsstelle übertragen. Es hat außerdem im Rechnungswesen die Funktion EIU gesondert von anderen Unternehmensbereichen auszuweisen.

Schon seit dem ersten Eisenbahnpaket⁴⁷ ist die EU bestrebt, sämtliche Leistungen der EIU und EVU von zuverlässigen (auch in Hinblick auf finanzielle Zuverlässigkeit) sowie fachlich geeigneten EBU durchführen zu lassen, um Kunden und Dritte zu schützen und sämtliche Verkehrsleistungen unter Wahrung eines hohen Sicherheitsstandards zu erbringen.⁴⁸

Mit der RL 2012/34/EU vom 14.12.2012 erfolgte die Neufassung des ersten Eisenbahnpaketes, um die Transparenz der Bedingungen des Zuganges zum Eisenbahnmarkt zu verbessern, dies insbesondere mit getrennter Rechnungsführung nun auch zwischen Güter- und Personenverkehr zur Verhinderung einer Quersubventionierung, detaillierterer Schienennetz-Nutzungsbedingungen und präziserer Zugangsrechte zu Serviceeinrichtungen.⁴⁹

2.2 Das zweite Eisenbahnpaket – Sicherheit und Interoperabilität

Das zweite Eisenbahnpaket⁵⁰ des Jahres 2002 hatte die Absicht, den Schienenverkehr wiederzubeleben durch Verbesserung der **Sicherheit** inklusive der Implementierung eines

⁴⁷ Das **erste** Eisenbahnpaket besteht aus der:

RL 2001/12/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 26.02.2001 über die Änderung der RL 91/440/EWG des Rates zur Entwicklung von Eisenbahnunternehmen der Gemeinschaft (Gegenstand: Entwicklung der EBU),
RL 2001/13/EG des Europäischen Parlamentes und des Rates vom 26.02.2001 zur Änderung der RL 95/18/EG des Rates über die Erteilung von Genehmigungen an Eisenbahnunternehmen (Gegenstand: Zulassung von EBU),
RL 2001/14/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 20.02.2001 über die Zuweisung von Fahrwegkapazität der Eisenbahnen, die Erhebung von Entgelten für die Nutzung von Eisenbahninfrastruktur und die Sicherheitsbescheinigung (Gegenstand: unabhängige Trassenvergabe).

⁴⁸ Siehe RL 2001/12/EG - Erwägungen

⁴⁹ Einen guten Überblick zum Recast des ersten Eisenbahnpaketes gibt der Jahresbericht 2012 der Schienencontrol GmbH, 8, <http://www.schienencontrol.gv.at>

⁵⁰ Das **zweite** Eisenbahnpaket besteht aus der:

RL 2004/49/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 29.04.2004 über Eisenbahnsicherheit in der Gemeinschaft und zur Änderung der RL 95/18/EG des Rates über die Erteilung von Genehmigungen an

Sicherheitsmanagementsystems einerseits und andererseits durch die Interoperabilität des Schienenverkehrs sowie des Marktzuganges im Bereich des Schienengüterverkehrs.

Interoperabilität im Schienenverkehr bedeutet, dass Schienenfahrzeuge möglichst durchgängig und mit einer gewissen Sicherheit zwischen verschiedenen Schienennetzen verkehren können, insbesondere zwischen den Eisenbahnnetzen verschiedener Staaten.⁵¹

In Hinblick auf die Sicherheit und die Unfallprävention im Eisenbahnwesen inklusive der dafür als Basis notwendigen Analyse der Unfälle stellt das **zweite Eisenbahnpaket die bisher wesentlichste EU-Maßnahme zur Eindämmung von Eisenbahnunfällen** dar; dies mit seiner Richtlinie 2004/49/EG (**Richtlinie über die Eisenbahnsicherheit**, auch Eisenbahnsicherheits-Richtlinie) und seiner Verordnung (EG) Nr. 881/2004 zur Errichtung einer europäischen Eisenbahnagentur (European Railway Agency).

Die **European Railway Agency (ERA)**⁵² mit Sitz in Valenciennes und Lille (Frankreich) nahm ihre Tätigkeit im Jahr 2006 auf, also im Jahr des Inkrafttretens des VbVG.

Die ERA hat zur Aufgabe, die Integration der europäischen Eisenbahnsysteme zu fördern, indem die Sicherheit von Zügen verbessert und eine nahtlose, direkte Grenzüberquerung gewährleistet wird.

Die ERA arbeitet in Zusammenarbeit mit dem Eisenbahnsektor, nationalen Behörden, den EU-Institutionen und anderen Einrichtungen technische Normen sowie Sicherheitsmaßnahmen und -ziele aus, erstattet über die Eisenbahnsicherheit in der EU Bericht und wirkt maßgeblich an der Schaffung einheitlicher europäischer Signalisierungsstandards mit.⁵³

Die Richtlinie über die Eisenbahnsicherheit veranlasste die nationalen Gesetzgeber dazu ua eine nationale (Eisenbahn)Sicherheitsbehörde (National Safety Authority) und eine nationale Sicherheitsuntersuchungsstelle (National Investigation Body) zu schaffen sowie in den nationalen Gesetzen Sicherheitsmanagementsysteme, Sicherheitsbescheinigungs- und –genehmigungs-prozeduren zu installieren.

Eisenbahnunternehmen (Gegenstand: Eisenbahnsicherheit = Eisenbahnsicherheits-RL),
 RL 2004/50/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 29.04.2004 zur Änderung der RL 96/48/EG des Rates über die Interoperabilität des transeuropäischen Hochgeschwindigkeitsbahnsystems (Gegenstand: technische Spezifikation der Interoperabilität = InteroperabilitätsRL),
 RL 2004/51/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 29.04.2004 zur Änderung der RL 91/440/EWG des Rates zur Entwicklung der Eisenbahnunternehmen der Gemeinschaft (Gegenstand: Öffnung des europäischen Güterverkehrs = GüterverkehrsRL) und
 Verordnung (EG) Nr. 881/2004 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 29.04.2004 zur Errichtung einer europäischen Eisenbahnagentur (= ERA-VO)

⁵¹ Siehe *Wikipedia*, Interoperabilität im Schienenverkehr

⁵² Eine der ca. 30 dezentralen Einrichtungen (EU)-öffentlichen Rechts mit eigener Rechtspersönlichkeit, die unabhängig von den Organen der EU sind

⁵³ Siehe Homepage der ERA http://europa.eu/agencies/regulatory_agencies_bodies/policy_agencies/era/index_de.htm

Die **Eisenbahnsicherheitsbehörde** ist ua zuständig für die Genehmigung von Inbetriebnahmen und Sicherheitsbescheinigungen bzw. -genehmigungen und deren Überwachung.⁵⁴ Die Sicherheitsbehörde hat jedes Jahr einen Jahresbericht zu erstatten, insbesondere über die Entwicklung der Eisenbahnsicherheit und wichtige Änderungen von Gesetzen und Vorschriften im Bereich der Eisenbahnsicherheit (Art. 18 RL 2004/49/EG, wortwörtlich umgesetzt in § 13a EisbG). In Österreich ist diese nationale Sicherheitsbehörde eingegliedert im BMVIT, Sektion IV Verkehr, Abteilung Sch 5.

Die der Richtlinie über die Eisenbahnsicherheit entsprechende nationale Untersuchungsstelle ist die **Sicherheitsuntersuchungsstelle des Bundes – Schiene** (bis 15.05.2012 bezeichnet als Unfalluntersuchungsstelle des Bundes – Fachbereich Schiene).

Die SUB-Schiene ist Teil der Bundesanstalt für Verkehr und betreibt Unfallforschung und Unfallprävention im Schienenbereich. Gemäß der Richtlinie über die Eisenbahnsicherheit hat die SUB-Schiene schwere Unfälle zu untersuchen und sie hat auch das Recht (Kann-Bestimmung), Vorfälle/Störungen zu untersuchen, die unter leicht veränderten Bedingungen zu schweren Unfällen hätten führen können (siehe Art. 19ff RL 2004/49/EG).

Gemäß der Richtlinie über die Eisenbahnsicherheit sind Schuld- oder Haftungsfragen auf keinen Fall Gegenstand der Untersuchung und die von einer Untersuchungsstelle ausgesprochene Sicherheitsempfehlung begründet keinesfalls eine Vermutung der Schuld oder Haftung für den Unfall oder einer Störung (Art. 19 Abs 4 und 25 Abs 1 RL 2004/49/EG).

Die Sicherheitsuntersuchung soll unabhängig von der gerichtlichen Untersuchung geführt werden, wobei der Untersuchungsstelle Zugang zu Beweismaterial und Zeugen gewährt werden sollte. Die Untersuchung soll von den Akteuren des Eisenbahnsektors unabhängig sein. Jeglicher Interessenskonflikt ist zu vermeiden (Erwägungen (24) RL 2004/49/EG).

Gemäß der von der European Railway Agency (ERA) geschaffenen Implementation Guidance for CSIs (Common Safety Indicators = Gemeinsame Sicherheitsindikatoren iS des Anhanges I der Richtlinie über die Eisenbahnsicherheit)⁵⁵ haben die National Investigation Bodies schwere Unfälle zu untersuchen (entsprechend der Richtlinie über die Eisenbahnsicherheit) und zwar innerhalb von zwölf Monaten nach Unfalltag.⁵⁶

⁵⁴ Exakte Aufgaben siehe Art. 16 RL 2004/49/EG

⁵⁵ ERA/GUI/12-2011 (Implementation Guidance for CSIs, Annex One of Directive 2004/49/EC as amended by Directive 2009/149/EC)

⁵⁶ „Einigermäßen“ umgesetzt in § 15 Abs 3 UUG: *„Der endgültige Untersuchungsbericht ist von der Sicherheitsuntersuchungsstelle des Bundes 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.“*

Als schweren Unfall („**serious accident**“) versteht die Richtlinie über die Eisenbahnsicherheit Zugkollisionen oder Zugentgleisungen mit mindestens **einem Todesopfer oder mindestens fünf Schwerverletzten** oder mit **beträchtlichem Schaden** für die Fahrzeuge, Infrastruktur oder Umwelt sowie sonstige vergleichbare Unfälle mit offensichtlichen Auswirkungen auf die Regelung der Eisenbahnsicherheit oder das Sicherheitsmanagement. **Beträchtlicher Schaden** bedeutet, dass die Untersuchungsstelle die Kosten unmittelbar auf insgesamt **EUR 2.000.000,00** veranschlagt (Art. 3 lit I RL 2004/49/EG).

Die National Safety Authorities haben demgegenüber aber über alle „**significant accidents** = signifikante Unfälle“ eines Jahres zu berichten.⁵⁷

„Gemäß Artikel 9 der Verordnung (EG) Nr. 881/2004 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 29. April 2004 zur Errichtung einer Europäischen Eisenbahnagentur („Agenturverordnung“) (2) hat die Agentur den Auftrag, ein Netz mit den nationalen Sicherheitsbehörden und den nationalen Untersuchungsbehörden einzurichten, um den Inhalt der in Anhang I der Richtlinie 2004/49/EG aufgelisteten gemeinsamen Sicherheitsindikatoren festzulegen. In Erfüllung dieses Auftrags legte die Agentur am 29. September 2008 ihre „Empfehlung zur Überarbeitung von Anhang I der Richtlinie 2004/49/EG: gemeinsame Definitionen für die CSI und Methoden für die Berechnung der wirtschaftlichen Auswirkungen von Unfällen“ (ERA/REC/SAF/02-2008) vor“⁵⁸ (= Implementation Guidance for CSIs).

Ein „**significant accident**“ wird in der Implementation Guidance for CSIs als Eisenbahnunfall mit zumindest einem zum Unfallszeitpunkt in Bewegung befindlichen Eisenbahnfahrzeug und dem Ergebnis zumindest **einer getöteten oder einer schwer verletzten Person oder einem Schaden** im Ausmaß von zumindest **EUR 150.000,00** definiert.

Die RL 2009/149/EG⁵⁹ änderte daher u.a. auch Anhang I der Richtlinie über die Eisenbahnsicherheit RL 2004/49/EG ab, als gemäß den Gemeinsamen Sicherheitsindikatoren ab nun die Eisenbahnsicherheitsbehörde in den Jahresberichten nicht mehr über jeden Unfall sondern nur mehr über jeden „signifikanten Unfall (= „significant accident“)“ Aufschluss zu geben hat.

In Kapitel 8.2 wird dargestellt, dass die Jahresberichte diesem Erfordernis nicht nachkommen.

2.3 Das dritte Eisenbahnpaket – Marktöffnung I

Das dritte Eisenbahnpaket, verabschiedet vom Europäischen Parlament im Jahr 2007,⁶⁰ sieht unter anderem die vollständige Marktöffnung im grenzüberschreitenden Güterverkehr, die Öffnung des

⁵⁷ Dies ergibt sich aus Art. 18 lit a und Anhang I RL 2004/49/EG idF RL 2009/149/EG

⁵⁸ So der exakte Wortlaut in den Erwägungen (4) der RL 2009/149/EG

⁵⁹ Wortlaut: Richtlinie in Bezug auf gemeinsame Sicherheitsindikatoren und **gemeinsame Methoden für die Unfalluntersuchung.**

⁶⁰ Das **dritte** Eisenbahnpaket besteht aus der:
RL 2007/58/EG (Gegenstand: Öffnung des grenzüberschreitenden Personenverkehrs = PersonenverkehrsRL),

grenzüberschreitenden, internationalen Schienenpersonenverkehrs, Verbesserungen im Bereich der Fahrgastrechte und Mindestanforderungen an die Qualifikation von Triebfahrzeugführern („**Europäischer Triebfahrzeugführerschein**“) vor und ist in Bezug auf Eisenbahnunfälle und Sicherheit von keiner bzw (in Hinblick auf die Triebfahrzeugführer-Zertifizierung) geringer Relevanz.

2.4 Das vierte Eisenbahnpaket – Marktöffnung II und Genehmigungsvereinfachungen

Das derzeit in Diskussion stehende vierte Eisenbahnpaket, welches drei Richtlinien und drei Verordnungen vorsieht, dient der endgültigen Liberalisierung des gesamten Schienen-Personenverkehrs (gerade auch in Form zumindest strikter Trennung der Geschäftsbereiche integrierter EBU), dem ungehinderten Zugang aller Anbieter zu den Netzen und der Erleichterung der Wartung (Sicherheitsrelevanz!), des Vertriebes, der Fahrgastinformationssysteme und der Güterumschlagterminals sowie der Zentralisierung von Genehmigungsverfahren und Sicherheitsbestimmungen (Sicherheitsrelevanz!).

RL 2007/59/EG (Gegenstand: Regelungen für Triebfahrzeugführer = Europäischer Triebfahrzeugführer-Schein RL),
VO (EG) 1370/2007 (Gegenstand: öffentlicher Personenverkehrsdienste auf Schiene und Straße = PersonenverkehrsdienstRL),
VO (EG) 1371/2007 (Gegenstand: Rechte und Pflichten der Fahrgäste im Eisenbahnverkehr = FahrgastrechtsVO)

3 DIE (TEILWEISE VERTRAGSWIDRIGE) UMSETZUNG DER SICHERHEITSRELEVANTEN RICHTLINIENBESTIMMUNGEN BETREFFEND DIE SICHERHEITSUNTERSUCHUNGSSTELLE DES BUNDES – SCHIENE

Die Richtlinie über die Eisenbahnsicherheit RL 2004/49/EG (aus dem zweiten Eisenbahnpaket) ist betreffend die nationale Untersuchungsstelle umgesetzt im Unfalluntersuchungsgesetz⁶¹ (UUG), ferner in der Meldeverordnung Eisenbahn⁶² sowie „versteckt“ im EisbG.⁶³

3.1 Berücksichtigung von Aufwand und Nutzen

„Versteckt“ ist im EisbG insbesondere ein wichtiger Teil der Richtlinie über die Eisenbahnsicherheit, als in Art. 25 „Sicherheitsempfehlungen“ der Eisenbahnsicherheits-RL geregelt ist, dass die nationale Untersuchungsstelle und die nationale Sicherheitsbehörde in Art. 25 Abs 2 und 3 zu Folgendem verhalten sind:

„(2) Die Empfehlungen [Anmerkung: Sicherheitsempfehlungen entwickelt im Rahmen einer konkreten Unfalluntersuchung] werden an die Sicherheitsbehörde und, sofern es die Art der Empfehlung erfordert, an andere Stellen oder Behörden in dem Mitgliedstaat oder an andere Mitgliedstaaten gerichtet. Die Mitgliedstaaten und ihre Sicherheitsbehörden ergreifen die erforderlichen Maßnahmen, um sicherzustellen, dass die Sicherheitsempfehlungen der Untersuchungsstellen angemessen berücksichtigt und gegebenenfalls umgesetzt werden.

(3) Die Sicherheitsbehörde und andere Behörden oder Stellen sowie gegebenenfalls andere Mitgliedstaaten, an die die Empfehlungen gerichtet sind, unterrichten die Untersuchungsstelle

⁶¹ BGBl I Nr. 123/2005, geändert durch das BGBl I Nr. 2/2008 und umfassend novelliert durch die Änderung des Unfalluntersuchungsgesetzes, des Kraftfahrzeuggesetzes 1967, des Seilbahngesetzes 2003 sowie des Schifffahrtsgesetzes BGBl I Nr. 40/2012

⁶² BGBl II Nr. 279/2006 – Regelung des Umfangs und der Form der Meldung von Unfällen und Störungen, die beim Betrieb einer Eisenbahn auftreten durch den Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie; für die Meldung von Vorfällen auf Anschlussbahnen gibt es verminderte Meldungsanforderungen

⁶³ In der Fassung BGBl I Nr. 50/2012

mindestens jährlich über Maßnahmen, die als Reaktion auf die Empfehlung ergriffen wurden oder geplant sind.“

Die Umsetzung dieses Teils der Richtlinie erfolgte in § 13 b EISbG, der lautet wie folgt:

„§ 13 b Sicherheitsempfehlungen

In den an die Behörde gemäß Unfalluntersuchungsgesetz gerichteten Sicherheitsempfehlungen der Unfalluntersuchungsstelle ist das Verhältnis von Aufwand und Nutzen darzustellen, die mit der Umsetzung geeigneter Maßnahmen zu erwarten sind. Die Behörde hat bei Wahrnehmung ihrer Aufgaben die Sicherheitsempfehlungen angemessen zu berücksichtigen.“

Kuntner/Waglechner⁶⁴ halten hierzu richtig fest: *„Die Richtlinie sieht nicht vor, dass die Unfalluntersuchungsstelle in den Sicherheitsempfehlungen das Verhältnis von Aufwand und Nutzen darzustellen hätte; die mit der Umsetzung geeigneter Maßnahmen zu erwarten sind. Diese Aufgabe würde im Sinne der Bestimmungen der Richtlinie vielmehr der Sicherheitsbehörde obliegen.“*

Zu erläutern bzw. ergänzen ist, dass die SUB-Schiene, die eine von allen Akteuren des Eisenbahnsektors unabhängige Stelle zu sein hat,⁶⁵ bei ihren Sicherheitsempfehlungen also aufgrund Gesetzesauftrages Abstriche von der Sicherheit voraussetzend vorzunehmen – somit Eigentümerinteressen von EBU wahrzunehmen – hat, ein Umstand, der eine Vertragsverletzung darstellt!

Diese vertragswidrige Umsetzung erscheint im richtigen Kontext, wenn beachtet wird, dass der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie nicht nur objektive Eisenbahnbehörde zu sein hat, sondern auch gleichzeitig Eigentümervertreter des mit Abstand größten österreichischen EIU (ÖBB-Infrastruktur AG) und der größten österreichischen EVU (ÖBB-Personenverkehr AG, Rail Cargo Austria AG, ÖBB-Produktion GmbH) ist. Außerdem hält die Republik Österreich Anteile an weiteren EBU (zB Graz-Köflacher Bahn, Raab-Ödenburger-Bahn).

Zu beachten ist ferner: Art. 25 Eisenbahnsicherheits-RL sieht einen entsprechend weit gefassten Empfängerkreis von Sicherheitsempfehlungen vor. § 13b EISbG normiert aber als einzigen Adressaten die (Sicherheits)Behörde. Ob die § 16 Abs 2 UUG - zu welchem Zweck überhaupt? - dislozierte Bestimmung *„jener Stellen, welche die Sicherheitsempfehlung in geeignete Maßnahmen zur Verhütung von Vorfällen umsetzen können“* in wirklich adäquater Ersatz sein kann, sei dahingestellt.

Ob und welche Maßnahmen iS Art 25 Abs 2 Art. 25 Eisenbahnsicherheits-RL die Sicherheitsbehörde überhaupt konkret in jedem Einzelfall ergreift, bedürfte überhaupt einer - abseits

⁶⁴ Kuntner/Waglechner, Eisenbahnrecht 3, 82 f zu § 13 EISbG [Anmerkung: Ministerialrat Dr. Reinhart Kuntner ist gegenwärtig der Leiter des Verkehrs-Arbeitsinspektorates, DI Hannes Waglechner ranghoher Mitarbeiter des Verkehrs-Arbeitsinspektorates]

⁶⁵ Siehe Erwägungen (24) RL 2004/49/EG "Richtlinie über die Eisenbahnsicherheit"

einer gesetzlichen Sanierung des § 13b EisbG - gesonderten Überprüfung der hier vollziehenden (oder vielleicht gar unterlassenden) Gewalt, also der Eisenbahnsicherheitsbehörde.

Sollten bisher tatsächlich Empfehlungen umgesetzt worden sein, dann geschieht dies im eher klandestinen Bereich. Aus dem Wortlaut des Art 25 Abs 3 Eisenbahnsicherheits-RL ergibt sich, dass die Sicherheitsbehörde zumindest die Untersuchungsstelle „mindestens jährlich“ über ergriffene oder geplante Maßnahmen zu informieren hat. Dies ist weder im EisbG noch im UUG umgesetzt. Auch sollten im Sinn der vom Geist der Offenheit und Transparenz gekennzeichneten Eisenbahnsicherheits-RL⁶⁶ diese Informationen via Internet allgemein zugänglich sein, was gesetzlich zu regeln wäre.

3.2 Die Berichte der Untersuchungsstelle: Instrumente der Anklagebehörden?

3.2.1 Die Richtlinie

Art. 19 Abs 4 RL 2004/49/EG lautet:

„Schuld- oder Haftungsfragen sind auf keinen Fall Gegenstand der Untersuchung.“

Art. 20 Abs 3 RL 2004/49/EG lautet:

„Die Untersuchung wird unabhängig von jeder gerichtlichen Untersuchung durchgeführt.“

Art. 25 Abs 1 RL 2004/49/EG lautet:

„Eine von einer Untersuchungsstelle ausgesprochene Sicherheitsempfehlung begründet keinesfalls eine Vermutung der Schuld oder Haftung für einen Unfall oder eine Störung.“

3.2.2 Die Umsetzung im UUG

§ 15 Abs 4 UUG lautet:

„Je ein Exemplar des endgültigen Untersuchungsberichtes ist an

1. ...
2. ...
3. ...

⁶⁶ Siehe den Wortlaut des Art 17 Abs 1 Eisenbahnsicherheits-RL betreffend die Entscheidungsgrundsätze der Eisenbahnsicherheitsbehörde

4. *die zuständige Staatsanwaltschaft in den Fällen des § 9 Abs 5*

zu übermitteln.“

§ 9 Abs 5 UUG lautet:

„Ist zu einem Vorfall auch ein Strafverfahren anhängig, so ist die Sicherheitsuntersuchungsstelle des Bundes von diesem Umstand in Kenntnis zu setzen.“

§ 15 Abs 5 UUG lautet:

„Die Ergebnisse des Untersuchungsberichtes gemäß Abs 2 Z 7 dürfen im gerichtlichen Strafverfahren bei sonstiger Nichtigkeit nicht als Beweismittel zum Nachteil des Beschuldigten verwertet werden.“

Die Untersuchungsberichte sind Ergebnis eines nicht öffentlichen Verfahrens. Die am Vorfall beteiligten Personen (und das auch nur eingeschränkt, siehe gleich unten Kapitel 3.4) haben lediglich ein Stellungnahmerecht, aber kein Einsichtsrecht in die Akten der Untersuchungsstelle und kein Teilnahmerecht an Beweisaufnahmen. Die Unfallsbeteiligten haben somit auch kein Teilnahmerecht an Einvernahmen der anderen Beteiligten und auch kein Fragerecht.

Das Prinzip der Rechtsstaatlichkeit ist nicht gewahrt (kein „fair trial“).

Dass die Untersuchungsberichte den Staatsanwaltschaften zugeleitet werden, widerspricht dem Geist der Richtlinie.

Da es in Österreich keine auf Eisenbahnangelegenheiten spezialisierten Staatsanwaltschaften und Gerichte gibt, ist den Staatsanwaltschaften und den Gerichten in der Regel unbekannt, dass die Untersuchungsberichte der Unfalluntersuchungsstelle bei sonstiger Nichtigkeit im Strafverfahren nicht verwertet werden dürfen.

Aber auch wenn dies den Staatsanwaltschaften und den Gerichten bewusst ist und sie daher offiziell vom Untersuchungsbericht der Untersuchungsstelle keine Notiz nehmen, bleiben die Untersuchungsberichte in den Akten der Staatsanwaltschaften und der Strafgerichte. Die Berichte der Untersuchungsstelle erwecken den Eindruck der Richtigkeit und Objektivität und wird sich zumindest der zuständige Staatsanwalt bei der Verfassung des Strafantrages von den Darstellungen des Untersuchungsberichtes leiten lassen.

§ 15 Abs 4 UUG wäre somit konsequenterweise zu streichen; es sei denn, die Richtlinie über die Eisenbahnsicherheit wird dementsprechend vom Richtliniengeber novelliert.

3.3 Abschneidung von Beteiligtenrechten

3.3.1 Die Richtlinie

Art. 22 Abs 3 RL 2004/49/EG lautet:

„Die Untersuchung wird so offen wie möglich durchgeführt, damit sich alle Beteiligten äußern können und Zugang zu den Ergebnissen erhalten.....Der betroffene Fahrwegbetreiber und die betroffenen Eisenbahnunternehmen, Opfer und ihre Angehörigen sowie Vertreter von Personal und Benutzern werden regelmäßig über die Untersuchung und ihren Verlauf unterrichtet ...“

3.3.2 Die Umsetzung im UUG

§ 14 Abs 1 UUG lautet:

„Mit einem vorläufigen Untersuchungsbericht ist insbesondere den Herstellern der am Vorfall beteiligten Fahrzeuge oder im Fall ausländischer Hersteller deren Bevollmächtigten, soweit diese ihren Sitz im Inland haben, den Eisenbahnunternehmen, den Seilbahnunternehmen und Schifffahrtsunternehmen, den Fahrzeughaltern, den Vertretern des Personals, den Lenkern der am Vorfall beteiligten Fahrzeugen sowie den zuständigen Behörden Gelegenheit zu geben, vom vorläufigen Untersuchungsbericht Kenntnis zu erlangen und sich zu den für den Vorfall maßgeblichen Tatsachen und Schlussfolgerungen schriftlich zu äußern.“

Bis zur jüngsten mit BGBl. I/Nr. 40/2012 erfolgten Novelle lautete § 14 Abs 1 noch folgendermaßen:

„Vor Abschluss eines Untersuchungsberichtes ist in den Bereichen Schiene, Seilbahnen und Schifffahrt je nach Lage des Falles ein Entwurf des Berichts, allen, die zur Vermeidung künftiger ähnlich gelagerter Vorfälle beitragen können oder selbst in enger Beziehung zum Geschehen des Vorfalls stehen, aber insbesondere den Herstellern der am Vorfall beteiligten Fahrzeuge oder im Fall ausländischer Hersteller an deren Bevollmächtigten, soweit diese ihren Sitz im Inland haben, den Eisenbahnunternehmen, den Seilbahnunternehmen, den Haltern des Eisenbahnfahrzeuges, den Vertretern des Eisenbahnpersonals, den Lenkern der am Vorfall beteiligten Fahrzeuge, den sonst am Betrieb der am Vorfall beteiligten Fahrzeuge beteiligten Personen, und den zuständigen Behörden im Sinn des Zustellgesetzes BGBl. Nr. 2/1982 zuzustellen.“

An Eisenbahnunfällen sind regelmäßig nicht nur Triebfahrzeugführer (= „Lenker“) beteiligt, sondern im Bereich der EVU auch Zugführer (umgangssprachlich Schaffner), Wagenmeister und im Bereich der EIU Fahrdienstleiter, Notfallleiter, Verschieber etc. Diesen Personen ist nun

das Stellungnahmerecht genommen und wäre daher die gegebene Vertragsverletzung dadurch abzustellen, dass der Bundesgesetzgeber in § 14 Abs 1 nach „den Lenkern der am Vorfall beteiligten Fahrzeuge“ wieder einfügt: „und allen sonst am Betrieb der am Vorfall beteiligten Fahrzeuge beteiligten Personen“.

Außerdem: Das Äußerungsrecht und die Pflicht zur regelmäßigen Information über den Verlauf der Untersuchung gibt es gemäß UUG und Praxis nicht jederzeit, sondern nur im Stadium der Zustellung des vorläufigen Untersuchungsberichtes.

Sonstige Beteiligtenrechte sind im UUG ebenfalls nicht umgesetzt und somit auch in der Praxis nicht vorhanden.

3.4 Mangelhaftes Zugangsrecht der Untersuchungsstelle zu Beweismitteln

3.4.1 Die Richtlinie

Pkt. 24. der Erwägungen RL 2004/49/EG lautet:

„Eine Sicherheitsuntersuchung sollte unabhängig von der gerichtlichen Untersuchung ein und desselben Ereignisses durchgeführt werden, wobei Zugang zu Beweismaterial und Zeugen gewährt werden sollte.“

Art. 20 Abs 2 legt den Untersuchungsstatus fest, woraus hervorgeht, dass der Untersuchungsstelle mit ihren Untersuchungsbeauftragten Zugang zu allen notwendigen Informationen und Urkunden zu verschaffen ist.

3.4.2 Die Umsetzung im UUG

§ 11 UUG räumt den Untersuchungsbeauftragten zwar diverse Befugnisse ein. Werden Informationen und Daten aber nicht freiwillig herausgegeben, hat gemäß § 11 Abs 4 ausschließlich die zuständige Staatsanwaltschaft (wiederum problematischer Widerspruch zu Art. 19, 20 und 25 RL 2004/49/56) „nach Anhörung des Leiters der Sicherheitsuntersuchungsstelle des Bundes“ das Recht auf Sicherstellung von Beweismitteln (= Beschlagnahmerecht). Die Sicherstellung ist überdies nur zulässig unter bestimmten Voraussetzungen.

§ 11 Abs 4 UUG erscheint somit richtlinienwidrig.

Es wäre der Untersuchungsstelle ein eigenständiges Beschlagnahmerecht einzuräumen, wobei ein Austausch über die Beweismittel durchaus zwischen Anklagebehörde und Untersuchungsstelle zu regeln ist.

Die Untersuchungen der Untersuchungsstelle und insbesondere deren Ergebnisse sind bisher mehr oder minder ausschließlich vom Goodwill der EVU und der EIU einerseits und der Anklagebehörden andererseits abhängig. Dies ist nicht im Sinn der Richtlinie über die Eisenbahnsicherheit.

3.5 Keine Sanktionsmöglichkeiten

3.5.1 Die Richtlinie

Art. 32 RL 2004/49/EG lautet:

„Die Mitgliedsstaaten erlassen Vorschriften für Sanktionen im Fall von Verstößen gegen die aufgrund dieser Richtlinie erlassenen innerstaatlichen Vorschriften und treffen alle zu ihrer Anwendung erforderlichen Maßnahmen. Die Sanktionen müssen wirksam, verhältnismäßig, nicht diskriminierend und abschreckend sein“.

3.5.2 Die Umsetzung im UUG

Diesbezüglich ist in den österreichischen Bundesgesetzen und insbesondere im EisbG oder UUG nichts umgesetzt.

Das Agieren und Verhalten der SUB-Schiene in der täglichen Arbeit wird noch in Kapitel 8.3 näher beleuchtet werden.

In den nachfolgenden Kapiteln 3.6 und 3.7 wird der Grund für die teilweise vertragswidrige Umsetzung der Richtlinie über die Eisenbahnsicherheit klarer: Sowohl das Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie als auch das Bundesministerium für Justiz wollen offensichtlich die von der EU vorgegebene Unabhängigkeit der Untersuchungsstelle beschränken.

3.6 Die Verordnungsmacht des Bundesministers für Verkehr, Innovation und Technologie

Der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie bestimmt für den Bereich Schiene gemäß § 15 Abs. 6 UUG Umfang, Inhalt und Form des Untersuchungsberichtes durch Verordnung. Diese Verordnungskompetenz erscheint ebenfalls problematisch in Bezug auf die europarechtliche Vorgabe der Unabhängigkeit der nationalen Untersuchungsstelle (Erwägungen (24) RL 2004/49/EG).

Eine wirklich unabhängige Bundesanstalt für Verkehr und damit auch die SUB-Schiene – sollte sich nach Maßgabe der Richtlinie über die Eisenbahnsicherheit selbstständig Umfang, Inhalt und Form des Untersuchungsberichtes vorgeben und nicht durch eine Verwaltungsbehörde eingeschränkt werden.

3.7 Der Erlass des Bundesministeriums für Justiz über die Anwendung des UUG

Der aktuelle Erlass⁶⁷ gibt der Justiz, aber insbesondere auch der unabhängigen Unfalluntersuchungsstelle (nicht nur) Koordinierungsgrundsätze vor.

Insofern in diesem Erlass eine gemeinsame Befundaufnahme von Sachverständigen der SUB-Schiene und jenen der Staatsanwaltschaft als zweckmäßig und geboten dargestellt wird, ist dem beizupflichten. Seine Grenze muss aber das koordinierte Vorgehen aufgrund der Richtlinienvorgabe insofern finden, als die gemeinsame Einvernahme von Unfallsbeteiligten durch Organe der SUB-Schiene und der Ermittlungsbehörden (Polizei, Staatsanwalt) nicht erfolgen darf, weil ansonsten die in Kapitel 3.2 dargestellten Artikel der Richtlinie über die Eisenbahnsicherheit, insbesondere Art. 20, verletzt werden.⁶⁸

Zu weit geht der Erlass auch, wenn darin festgehalten wird, dass die Staatsanwaltschaft von der SUB-Schiene aufgenommene Aussagen, angefertigte Aufzeichnungen, aber insbesondere die Notizen, Entwürfen, Stellungnahmen sowie Auszeichnungen jeglicher Art von Kommunikationen zwischen Personen, die am Betrieb eines Fahrzeuges beteiligt sind, erhobene medizinische oder persönliche Informationen über Personen, die an einem Vorfall beteiligt sind oder erhobene Taten aus fahrzeuggebundenen Aufzeichnungsanlagen jederzeit sicherstellen kann, wobei dem Leiter der SUB-Schiene lediglich ein Anhörungsrecht zusteht. Zwar steht der SUB-Schiene ein Widerspruchsrecht zu, wonach dann gemäß § 112 StPO die beschlagnahmten Unterlagen bei der Staatsanwaltschaft zu hinterlegen sind. Die am Unfall Beteiligten haben aber kein solches Widerspruchsrecht.

Ebenso problematisch im Hinblick auf die Richtlinie der Eisenbahnsicherheit ist der Erlass, wenn er anordnet, dass den Untersuchungsbeauftragten, sowie allen Mitarbeitern der SUB eine Verschwiegenheitspflicht gegenüber der Staatsanwaltschaft und dem Gericht nicht zukommt insofern, als diesbezügliche Beweismittel sichergestellt und der Staatsanwaltschaft oder dem Gericht zur Verwendung im Strafverfahren übergeben worden sind.

Die Wünsche und Anforderungen der Strafjustiz mit diesem Erlass sind verständlich.

Der Verfasser dieser Studie vermeint anlässlich der Gesetzeswerdung der jüngsten Novelle des UUG⁶⁹ darüber hinaus auch deutlich den Wunsch des BMJ erkannt zu haben, § 15 Abs. 5 UUG (Beweisverwertungsverbot der Ergebnisse des Untersuchungsberichtes, wenn dieser nachteilig für

⁶⁷ Erlass des BMJ vom 07.08.2012 zu BMJ-S825.207/0006-IV 3/2012, wiedergegeben in Anhang V

⁶⁸ So auch die Ansicht der Volksanwaltschaft im vom Verfasser dieser Studie eingeleiteten volksanwaltschaftlichen Verfahren der Jahre 2008/2009, siehe Kapitel 8.3.3 und Anhang III

⁶⁹ BGBl I Nr. 40/2012

die Beschuldigten ist) ersatzlos zu streichen. Die Idee wird jene gewesen sein, die Untersuchungsstelle gleichsam zum „Amts-Sachverständigen“ zu machen. Dies hätte einen Kosteneinsparungseffekt bedeutet, hätte sich doch dann die Republik Österreich im Ermittlungsverfahren/Gerichtsverfahren die Beiziehung von eisenbahntechnischen Sachverständigen erspart. Dem könnte seitens des Verfassers dieser Studie angesichts des Problems kaum vorhandener, geeigneter gerichtlich beeideter eisenbahntechnischer Sachverständiger sogar Sympathie abgewonnen werden.⁷⁰ Grundvoraussetzung müsste dann aber sein, die SUB-Schiene wesentlich stärker personell aufzurüsten und den Mitarbeitern wohl auch stärkere finanzielle Anreize als bisher zu geben, damit sie nach einer gewissen Zeit nicht wieder in Richtung ÖBB-Konzern abwandern.

Diese Idee aber und auch der Erlass selbst, dass die SUB-Schiene verlängerter Arm der Strafjustiz bzw. auch gleichsam zumindest „versteckte“ Sachverständige der Strafjustiz ist, steht im Widerspruch zu den europarechtlichen Vorgaben.

Die hinter der Richtlinie über die Eisenbahnsicherheit stehende Idee war es, verbesserte Erkenntnisse über Unfallsursachen dadurch zu gewinnen, dass mit den eingeräumten Garantien allen Unfallbeteiligten die Furcht vor negativen Konsequenzen ihrer uneingeschränkten Mitarbeit an der Aufklärung des Unfalles genommen wird. Klarerweise kann in einem Klima ohne Angst vor Bestrafung eine der Wahrheit möglichst nahekommende Unfallsaufarbeitung leichter gelingen als in einem System, in dem die Unfallbeteiligten leugnen müssen, um der Gefahr einer strafgerichtlichen Verurteilung zu entgehen.

Durch die Verquickung zwischen dem Untersuchungsverfahren der SUB-Schiene und dem Ermittlungsverfahren der Ermittlungsbehörden reduziert sich die Bereitschaft der schuldhaft handelnden Beteiligten an einer wahrheitsgemäßen Aufarbeitung des Unfalles auf Null, müssen sie doch gewärtigen, dass ihre gegenüber der Untersuchungsstelle gemachten Enthüllungen und Schuldeingeständnisse im Akt der Anklagebehörde landen. Fatal ist außerdem, dass den Unfallbeteiligten im Untersuchungsverfahren der Untersuchungsstelle nicht derselbe Standard an rechtsstaatlichem Schutz zusteht wie im Strafverfahren (im wesentlichen: kein Akteneinsichtsrecht, keine Teilnahme an Beweisaufnahmen und keine Fragerechte, keine Vernehmungen auf dem Niveau des Strafprozessrechts, keine Erörterung der Beweisergebnisse, kein ständiges Parteigehör).

Konsequenterweise müsste zur Erfüllung der europarechtlichen Vorgaben die Tätigkeit der Untersuchungsstelle von den Ermittlungstätigkeiten der Ermittlungsbehörden zur Gänze entkoppelt werden. Nur dort ist – dies aber auch nur in Hinblick auf notwendige Koordinierungen – Einvernehmen zwischen Strafjustiz und Untersuchungsstelle herzustellen, wo es gilt, auf nur einmal vorhandene Augenscheinsgegenstände und Urkunden zuzugreifen.

⁷⁰ Siehe Kapitel 8.7

3.8 Exkurs: Vertragsverletzungsverfahren Nr. 2012/2204 betreffend Umsetzung der RL 2004/49/EG (Eisenbahnsicherheits-RL), Mahnschreiben der EK (99111/EU XXIV.GP)

Wie aus der Homepage des Parlaments ersichtlich⁷¹, ist der Republik Österreich am 26.11.2012 ein Mahnschreiben der EK iS Vertragsverletzungsverfahren Nr. 2012/2204 betreffend Umsetzung der RL 2004/49/EG (Eisenbahnsicherheits-RL) zugestellt worden.

Das Mahnschreiben gründet auf die Auswertung eines von der Republik Österreich beantworteten und von der Generaldirektion Mobilität und Verkehr erstellten Fragebogens. Der Verfasser dieser Studie versucht derzeit, von der EK weitere Informationen zu erhalten und insbesondere auch, ob die in den Kapiteln 3.1 bis 3.7 dargestellten Vertragsverstöße (ebenfalls) Gegenstand des Vertragsverletzungsverfahrens sind.

⁷¹ Siehe Homepage Republik Österreich - Parlament - Parlament Aktiv - Europäische und Internationale Angelegenheiten

4 HÄUFIGKEIT VON VERBANDSVERFAHREN IM EISENBAHNWESEN

4.1 Die Ergebnisse der VbVG-Evaluierungsstudie des Instituts für Rechts- und Kriminalsoziologie Wien

Die aufgrund parlamentarischen Auftrages erstellte Evaluierungsstudie „Generalpräventive Wirksamkeit, Praxis und Anwendungsprobleme des Verbandsverantwortlichkeitsgesetzes (VbVG)“⁷² ist die einzige Evaluierungsstudie auf diesem Gebiet und analysiert die praktische Anwendung des VbVG durch die österreichische Strafjustiz für den Zeitraum 01.01.2006 bis 31.12.2010.

Demgemäß ist in 528 Geschäftsfällen der österreichischen Justiz „*zumindest phasenweise der Vorwurf einer Verfehlung im Sinne des VbVG formal dokumentiert und (ist) somit auch eine juristische Person verfolgt*“ worden.⁷³ Diese 528 Geschäftsfälle führten zu 45 Strafanträgen und 25 Urteilen, davon 9 Freisprüche.⁷⁴

Von den staatsanwaltschaftlichen Erledigungen sind laut St-Register 78 % Verfahrenseinstellungen, ein Fall (weniger als 1 %) eine Diversion und 22 % Strafanträge. Bei der Bezirksanwaltschaft beträgt die Einstellungsrate 87 %. Dazu kommen 2 % (ein Fall) diversionelle Erledigung sowie 11 % Strafanträge.⁷⁵

Die Autoren der Evaluierungsstudie halten fest, dass zum 31.12.2010 eine beträchtliche Zahl von Verbandsverfahren, welche die staatsanwaltschaftlichen Register vermerken, nach den verfügbaren Registerdaten „*offenbar*“ noch unerledigt seien, was auf überdurchschnittlich lange Verfahren hinweise. Ob die bereits ausgewiesenen gerichtlichen Entscheidungen daher ein charakteristisches Bild auch für die noch ausstehenden gerichtlichen Entscheidungen liefern, könne nicht mit Bestimmtheit gesagt werden.⁷⁶

⁷² Fuchs/Kreissl/Pilgram/Stangl, Generalpräventive Wirksamkeit, Praxis und Anwendungsprobleme des Verbandsverantwortlichkeitsgesetzes (VbVG) Eine Evaluierungsstudie, Institut für Rechts- und Kriminalsoziologie Wien, 2011

⁷³ Fuchs/Kreissl/Pilgram/Stangl, 2

⁷⁴ Fuchs/Kreissl/Pilgram/Stangl, 4 und 42

⁷⁵ Fuchs/Kreissl/Pilgram/Stangl, 42

⁷⁶ Fuchs/Kreissl/Pilgram/Stangl, 43

Die strafrechtlichen Grundtatbestände in VbVG-Verfahren gründen sich zu 80 % auf Straftaten nach dem StGB („StGB-Fälle“) und zu 20 % auf Delikte nach strafrechtlichen Nebengesetzen, darunter insbesondere Finanzstrafdelikte.

36 % der „StGB-Fälle“ entfallen auf Betrugs- und Untreuedelikte, 12 % auf fahrlässige Tötungs- und Körperverletzungsdelikte und ca. **5 % auf Gemeingefährdungs- und Umweltdelikte.**⁷⁷

In absoluten Zahlen entfielen im Untersuchungszeitraum 2006 – 2010 von den insgesamt 528 Geschäftsfällen mit VbVG-Bezug („StGB-Fälle“ und „Nebengesetz-Fälle“) auf **„Gemeingefährdung, Umwelt“ 42 Geschäftsfälle** (4,7 %) und auf **„Fahrlässige Tötung, Körperverletzung“ 112 Geschäftsfälle** (12,5 %).⁷⁸ Unter diese beiden Tatgruppen sind Eisenbahnunfälle zu subsumieren.

Die Verfasser jener Studie halten fest, dass die behördeninternen Aufzeichnungen keine Auskunft geben über die Struktur der Ausfüllung des gesetzlich weit ausgestalteten Verfolgungsermessens (§ 18 VbVG) – und damit auch keine Auskunft über jenes *„Dämmerfeld an Fällen möglicher Verbandsverantwortlichkeit, bei denen zwar ein Vorgehen nach VbVG denkbar wäre, letztlich aber nur ein Verfahren gegen individuelle Täter geführt wird“*.⁷⁹ Die Gründe für das Unterbleiben der VbVG-Anwendung durch die Staatsanwaltschaft wurden daher in Interviews erhoben und stellten sich *„vielfach als Folge einer teilweise sehr grundsätzlichen Skepsis gegenüber dem VbVG dar“*.⁸⁰

⁷⁷ Fuchs/Kreissl/Bilgram/Stangl, 35

⁷⁸ Fuchs/Kreissl/Bilgram/Stangl, 36f

⁷⁹ Fuchs/Kreissl/Bilgram/Stangl, 51

⁸⁰ Fuchs/Kreissl/Bilgram/Stangl, 51

Die Studienautoren erstellten folgende Tabelle mit „phänomenologischen Mustern von VbVG-Fällen“.⁸¹

Tabelle35: Phänomenologische Muster von VbVG-Fällen

	Frustrationen und gescheiterte Beziehungen	Betrügerische Rechtsformnutzungen	Probleme mit Steuer und Sozialversicherung	Arbeits- und Bahnunfälle	Interessenkonflikte im Schatten des Strafrechts	Spezielle Compliance-Verfehlungen
Mobilisierung des VbVG	expressiv-symbolisch	verfahrenstaktisch	administrativ	administrativ-obligatorisch	instrumentell-abhilfeorientiert	administrativ bzw. abhilfeorientiert
Verbandsqualität	gegeben	prekär	prekär	gegeben	gegeben	gegeben
Verbandsverantwortlichkeit	diffus, Zurechnung unmöglich	virtuell, Zurechnung oft unmöglich	gegeben, Zurechnung oft untunlich	gegeben, Zurechnung oft komplex	gegeben, Zurechnung möglich	gegeben, Zurechnung möglich
Erfolgsaussichten der Mobilisierung	minimal	gering	gering	gering bis mittel	mittel bis hoch	mittel bis hoch
Spezialpräventive Effekte	minimal	minimal	gering	vorhanden	vorhanden	hoch

Die Studienautoren halten zur Fallgruppe **Arbeits- und Bahnunfälle** fest:

„Arbeits- und Bahnunfälle stellen einen eigenen Fallkomplex dar, der sich durch einige Besonderheiten auszeichnet. Anzeigen gehen hier obligatorisch von den zuständigen Arbeitsinspektoren aus, die in ihren Anzeigen routinemäßig einen Textbaustein zur strafrechtlichen Verantwortlichkeit juristischer Personen als Arbeitgeber enthalten. Im Gegensatz zu den beiden vorangegangenen Fallgruppen (Anmerkung: Betrügerische Rechtsformnutzungen und Probleme mit Steuer und Sozialversicherung) ist die Verbandsqualität hier fast nie prekär. Im Gegenteil: Bei den beschuldigten Unternehmen handelt es sich sogar oft um wirtschaftlich starke Industrie- oder Verkehrsunternehmen, die in Form von Aktiengesellschaften verfasst sind. Die Schwierigkeiten der strafrechtlichen Zurechnung verlagern sich hier eher auf die von der Staatsanwaltschaft zumeist als außergewöhnlich komplex wahrgenommene interne Unternehmensstruktur. Es sind dies Fälle, bei denen die Verantwortlichkeit des Verbandes vor allem am Nachweis eines Organisationsverschuldens (im Sinne des § 3 Abs. 3 Z. 2 VbVG) hängt. Selbst wenn das Prüfen eines organisatorischen Mangels manchmal an Gutachter ausgelagert wird, bleibt dessen Beweis, wie einige Staatsanwälte auch in den Interviews berichten – ein als schwierig und voraussetzungsvoll erlebtes Unterfangen. Die Verantwortung eines Unternehmens für Arbeitsunfälle lässt sich oft durch den formalen Nachweis stattgefundener Sicherheitsbelehrungen oder bestehender betriebsinterner Regeln abwenden, in deren Lichte das Geschehen dann als ausschließlich individuelles Fehlverhalten gedeutet werden kann. Eine ähnliche Funktion hat das – für die Staatsanwaltschaft einstellungsrelevante – Argument, ein Unternehmen müsse sich auf die

⁸¹ Fuchs/Kreissl/Bilgram/Stangl, 82

*Kompetenz von Fachkräften verlassen können. Insgesamt erscheinen die Erfolgsaussichten der Mobilisierung des VbVG in solchen Fällen im Verhältnis zum tatsächlichen oder gefühlten Verfahrensaufwand eher bescheiden, in einfacheren Konstellationen kommen diversionelle Erledigungen in Betracht. Wenn die betroffenen Verbände wissen, dass gegen sie ein Verfahren geführt wird, dürften indessen bereits die Ermittlungen als solche in einigen Fällen durchaus spezialpräventive Effekte nach sich ziehen.*⁸²

Unter „Arbeits- und Bahnunfälle“ bearbeiten die Studienautoren auf S. 93 - 96 die Fälle „das defekte Signal“⁸³ und „der offene Schranken“.⁸⁴ Außerdem zitieren sie einen Staatsanwalt, der den Fall „die gestörte Schrankenanlage“^{85, 86} bearbeitet hat.

Alle drei Fälle werden noch in Kapitel 7 ausführlich dargestellt – zumindest teilweise wie in den Kapiteln 7.2, 7.4 und 7.6 ersichtlich mit anderer tatsächlicher und rechtlicher Wertung als diese die Autoren der Evaluierungsstudie vorgenommen haben! Diese drei Eisenbahnunfälle sind offenbar die einzigen, auf die die Studienautoren im Rahmen ihrer Studie gestoßen sind.

Die Studienautoren halten fest, dass Eisenbahnunfälle zu den „großen Verbandsverfahren zählen. Auch hier resultiert die Erfahrung mit dem Gesetz nicht aus der Vielzahl der geführten Verfahren, sondern aus der Komplexität des strafrechtlichen Verfahrens gegen einen großen und auch konfliktfähigen Verband“.

In diesem Zusammenhang zitieren die Studienautoren die beiden verfahrensbeteiligten Staatsanwälte, die anlässlich der Unfälle „das defekte Signal“ und „ der offene Schranken“ ermittelt haben und konstatieren beiden (Anmerkung: durchaus zu recht) Kompetenz, wenn sie dazu kommentieren: „Ansonsten überwiegt Unerfahrenheit.“⁸⁷

Die Studienautoren schließen zur Untersuchung der phänomenologischen Muster von VbVG-Verfahren: „Zusammenfassend gelangt man zum Ergebnis, dass die Ermittlungen nach dem VbVG, gemessen am Arbeitsanfall der befragten StA, ein seltenes Ereignis sind, selbst wenn es sich um Schwerpunktstaatsanwaltschaften für Wirtschaftsstrafsachen handelt. Aber auch einzelne Verfahren können eine relevante Quelle von Erfahrungen bilden, und zwar dann, wenn es sich um große Verfahren handelt, wie das z.B. nach schweren Eisenbahnunfällen oder auch bei Verfahren gegen

⁸² Fuchs/Kreissl/Bilgram/Stangl, 84f

⁸³ = der Fall „fehlerhafte Situierung des Isolierstoßes“ Kapitel 7.6

⁸⁴ Der Verfasser dieser Studie war hier als Verteidiger verfahrensbeteiligt, siehe Anhang I und Kapitel 7.4

⁸⁵ Fuchs/Kreissl/Bilgram/Stangl, 107

⁸⁶ Der Verfasser dieser Studie war hier als Verteidiger verfahrensbeteiligt, siehe Anhang I und Kapitel 7.2

⁸⁷ Fuchs/Kreissl/Bilgram/Stangl, 107 (unter „Ermittlungen nach dem VbVG als seltenes Ereignis“) und 111f (unter „Stimmen für die Anwendung des VbVG)

*Geldinstitute der Fall ist. Soweit es sich um StA in allgemeinen Abteilungen der StA handelt, liegen kaum Erfahrungen mit der Anwendung des VbVG vor.*⁸⁸

4.2 Konkrete Erfahrungen aus der Eisenbahnunfallpraxis

Der Verfasser dieser Studie hat aufgrund seiner langjährigen Tätigkeit als Verteidiger von Eisenbahnbediensteten infolge von Eisenbahnunfällen eine hinreichende Praxisübersicht über die nach Eisenbahnunfällen eingeleiteten Verbandsverfahren. In diesem Zusammenhang wird auf die Liste „Übersicht über die signifikanten und schweren Unfälle im Sinne der Guidance for Use of CSIs⁸⁹, in denen RA Dr. Edwin Mächler als Verteidiger eingeschritten ist, Zeitraum 01.01.2006 bis 31.12.2011“ in Anhang I verwiesen.

Aus jener Liste ist u.a. ersichtlich, in welchen dieser Fälle ein VbVG-Ermittlungsverfahren gar nicht eingeleitet oder ein eingeleitetes Ermittlungsverfahren (zu Unrecht) eingestellt worden ist.

Eine Rücksprache des Verfassers dieser Studie bei der Gewerkschaft vda, bei welcher die österreichischen Eisenbahnbediensteten gewerkschaftlich organisiert sind, bestätigt die Annahme, dass bisher in Österreich nur zu folgenden Eisenbahnunfällen **VbVG-Ermittlungsverfahren eingeleitet** worden sind:

- Unfall vom 29.12.2006, „Polizisten auf dem Gleis“ (Kapitel 7.1)
- Unfall vom 26.06.2007, „gestörte Schrankenanlage“ (Kapitel 7.2)
- Unfall vom 06.07.2007, „offener Schranken“ (Kapitel 7.3)
- Unfall vom 09.10.2009, „fehlerhafte Situierung des Isolierstoßes“ (Kapitel 7.6)
- Unfall vom 29.04.2010, „SILAD-Kranarm“ (Kapitel 7.7)
- Unfall vom 09.11.2010, „Verschub auf Nebenanschlussbahn“ (Kapitel 7.9)
- Unfall vom 26.02.2011, „Auffahrunfall“ (Kapitel 7.11)
- Unfall vom 04.11.2011, „entgleister Zweiwegebagger“ (Kapitel 7.12)

Nicht auszuschließen, aber aufgrund des Zeitverlaufes wenig wahrscheinlich ist, dass die zuständigen Staatsanwaltschaften **noch Ermittlungsverfahren einleiten werden** zu folgenden Eisenbahnunfällen:

⁸⁸ Fuchs/Kreissl/Bilgram/Stangl, 108

⁸⁹ Richtlinie der ERA für die Benützung der gemeinsamen Sicherheitsindikatoren (Common Safety Indicators)

- Unfall vom 11.10.2011, „Rübentransporter“ (Kapitel 7.10)
- Unfall vom 11.12.2011, „Dienstabweisung zur Ausschaltung einer Sicherheitseinrichtung“ (Kapitel 7.12)
- Im ersten Halbjahr 2013 ereigneten sich drei Eisenbahnunfälle im Sinne der Kategorisierung „schwerer Unfall“ mit insgesamt vier Toten (darunter tragischerweise der Erstangeklagte im Strafverfahren zum „SILAD-Kranarm-Unfall“ vom 29.04.2010) und 46 Verletzten. Es ist zu früh, davon auszugehen, dass für die zuständigen Anklagebehörden bei diesen Unfällen der VbVG-Tatbestand erfüllt sein könnte. Gleiches gilt für die Eisenbahnunfälle des Jahres 2012, die sich in einem frühen Ermittlungsstadium befinden.

Im Stadium des Ermittlungsverfahrens **wurden eingestellt** die VbVG-Erhebungen zum

- Unfall vom 29.12.2006, „Polizisten auf dem Gleis“
- Unfall vom 26.06.2007, „gestörte Schrankenanlage“
- Unfall vom 06.07.2007, „offener Schranken“
- Unfall vom 09.11.2010, „Verschub auf Nebenanschlussbahn“

Noch anhängig sind die VbVG-Ermittlungsverfahren zum

- Unfall vom 29.04.2010 – SILAD-Kranarm
Nachdem aber der angeklagte SILAD-Bediener, verteidigt vom Verfasser dieser Studie, im März 2013 bei einem Eisenbahnunfall selbst getötet worden ist, nimmt der Verfasser dieser Studie an, dass mangels seiner weiteren Mitwirkung in jenem Verfahren in weiterer Folge auch das Ermittlungsverfahren gegen das EIU eingestellt werden wird.
- Unfall vom 26.02.2011 – Auffahrunfall
- Unfall vom 04.11.2011 – Zweiwegebagger

Einzig der Unfall „fehlerhafte Situierung des Isolierstoßes“ vom 09.10.2009⁹⁰ führte zu **einer diversionellen Erledigung**.

Es gibt **keine einzige von einem Strafgericht** über ein österreichisches EBU verhängte Geldbuße oder Sanktion.

Die einzelnen Fälle werden in Kapitel 7 näher dargestellt.

⁹⁰ = der Fall „defektes Signal“ in *Fuchs/Kreissl/Pilgram/Stangl*, 93f: Zum Zeitpunkt jener Studienabgabe war der Fall noch nicht rechtskräftig entschieden.

5 ANALYSE DER PARLAMENTARISCHEN ANFRAGEBEANTWORTUNGEN ZUM THEMA VERBANDSVERANTWORTLICHKEIT UND EISENBAHNWESEN

Zur Verbandsverantwortlichkeit im Eisenbahnwesen gibt es bisher sechs parlamentarische Anfragen, davon drei an das Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie, sowie drei an das Bundesministerium für Justiz.

Die Anfragen und Anfragebeantwortungen liegen im Anhang II auf.

5.1 Anfragebeantwortung des Bundesministeriums für Verkehr, Innovation und Technologie vom 15.09.2008 betreffend „Vertrauenszüge“⁹¹

5.1.1 Die Anfrage

In der Anfrage der Abgeordneten Moser (Die Grünen), Freundinnen und Freunde *„Betreffend Gefährdungen für die Allgemeinheit durch „Vertrauenszüge“ im österreichischen Schienennetz“* vom 15.07.2008⁹² führen diese aus, dass aufgrund EU-weiter Abmachungen und Verträgen von verschiedenen europäischen EVU immer mehr sogenannte „Vertrauenszüge“, unter anderem als Ganzzüge⁹³ durch Europa verkehren. Diese Güterzüge würden im Normalfall nicht mehr von fachkundigem technischem Wagenuntersuchungspersonal auf sicherheitsrelevante Mängel untersucht werden. Es gäbe nur noch fallweise Kontrollen dieser „ausländischen“ Vertrauenszüge in Österreich und diese fallweisen Kontrollen seien nicht zwingend und bei Weitem nicht lückenlos.

⁹¹ 4826/AB XXIII.GP - Anfragebeantwortung zu 4852/J-NR XXIII.GP

⁹² 4852/J XXIII.GP-Anfrage

⁹³ Definition Ganzzug in wikipedia: Ein Ganzzug, auch Blockzug, ist ein Güterzug, der vom Verlade- zum Entladepunkt als Einheit ohne Zwischenhalte verkehrt. Dadurch ist der Ganzzugverkehr gegenüber dem Einzelwagenverkehr schneller und kostengünstiger. Die Eisenbahn kann dadurch ihre Systemvorteile im Vergleich zum Lastkraftwagen und teilweise auch zum Binnenschiff zum Ausdruck bringen.

Ganzzüge verkehren überall dort, wo große Mengen eines Ladegutes zu transportieren sind (Massengutverkehr). Optisch sind Ganzzüge meistens daran zu erkennen, dass sie aus Wagen oder der Ladung gleichen Typs zusammengestellt sind, wobei die Farbgebung variieren kann

Die Folge sei, dass immer mehr schadhafte Güterwagen unbemerkt durch Europa laufen.

In der Anfrage werden diverse Sachverhalte beleuchtet, in welchen österreichische Triebfahrzeugführer nur zufällig grobe Schäden an ausländischen Wagen bemerkt hatten, die Chemikalien bzw. Gas transportieren.⁹⁴

5.1.2 Analyse der Anfragebeantwortung vom 15.09.2008

In seiner Anfragebeantwortung erklärte das BMVIT, gemäß Auskunft der ÖBB seien fallweise Probleme mit Vertrauenszügen bekannt und würden auch zum Anlass für Gegensteuerungsmaßnahmen genommen werden, es sei allerdings bisher nur einer der beiden in der Anfrage bekannten Beinahe-Unfälle bekannt gewesen.

Gemäß Auskunft des ÖBB-Konzerns werde seitens der für die Sicherheit zuständigen Stellen ausgeschlossen, dass wirtschaftliche Argumente über der Sicherheit des Eisenbahnbetriebes stünden.

An den „Westgrenzen“ würden gemäß Auskunft der ÖBB nahezu alle Züge ohne Übernahmeuntersuchung über die Grenze gefahren. An den „Ostgrenzen“ erreiche erst ungefähr die Hälfte der Züge eine ausreichende Qualität, die den Entfall der Grenzuntersuchung zulasse.

Statistiken über sicherheitsrelevante Mängel bei Vertrauenszügen gäbe es nicht.

Zur Frage, welche Maßnahmen das BMVIT ergreifen werde, damit die EVU bzw beteiligten Unternehmen bei Vertrauenszügen das Vertrauen nicht systematisch im Sinne sicherheitsrelevanter Einsparungen missbrauchen, erklärte der Bundesminister, soweit es seinen Verantwortungs- und Einflussbereich betreffe, werde auf den Aspekt der Sicherheit des Eisenbahnbetriebes größter Wert gelegt. So hätten die EBU im Rahmen Sicherheitsgenehmigungen und Sicherheitsbescheinigungen den Nachweis über das Vorhandensein sicherheitsrelevanter Prozesse gemäß EisbG zu erbringen.

⁹⁴ Der Ausgewogenheit halber ist vom Verfasser der Studie darzustellen, dass Sicherheitsmängel an Wagen nicht nur bei solchen ausländischer Herkunft auftreten, sondern auch bei Wagen "inländischer" Herkunft, siehe etwa die Explosion von Butangaswagen in Viareggio (Italien) vom 29.06.2009 oder auch bei „Rübentransportern“ (der vom Verfasser dieser Studie verteidigte Eisenbahnunfall vom 11.10.2010 - Rübentransporter, siehe Anhang I und Kapitel 7.10)

5.2 Anfragebeantwortung des Bundesministeriums für Justiz vom 29.5.2009 betreffend „Verbandsverantwortlichkeit der ÖBB Infrastruktur Betrieb AG für Eisenbahnunfälle“⁹⁵

5.2.1 Die Anfrage

In der Anfrage der Abgeordneten Lausch, Villimsky (FPÖ) und weiterer Abgeordneter an die Bundesministerin für Justiz „betreffend Verbandsverantwortlichkeit der ÖBB Infrastruktur Betrieb AG für Eisenbahnunfälle“ vom 01.04.2009⁹⁶ präsentieren diese zwei Eisenbahnunfälle und zwar „Fall 1 – Glinzendorf“⁹⁷ und „Fall 2 – Lochau“⁹⁸ und führen einleitend aus:

„In der jüngeren Vergangenheit kam es zu mehreren Eisenbahnunfällen, deren Untersuchung massive Managementmängel im Eisenbahnbereich aufgedeckt hat. Deutlich erkennbar sind schwere Fehler im Verantwortungsbereich der ÖBB Infrastruktur Betrieb AG [Anmerkung: nunmehr ÖBB Infrastruktur AG] sowie bei der "Unfalluntersuchung Fachbereich Schiene" der Bundesanstalt für Verkehr (BMVIT) [Anmerkung: nunmehr SUB-Schiene] und der Eisenbahnbehörde (ebenfalls BMVIT), die in der Folge erläutert werden. Zusätzlich war zu bemerken, dass sowohl das Verbandsverantwortlichkeitsgesetz als auch das Unfalluntersuchungsgesetz mangelhaft umgesetzt werden.“

5.2.2 Analyse der Anfragebeantwortung vom 29.05.2009

Die dortige Antwort des BMJ zur Anzahl der Verbandsverfahren seit Inkrafttreten des VbVG im Jahr 2006, aufgeschlüsselt nach Jahren (2006: 17, 2007: 36, 2008: 38, 2009: 7), daher in Summe für 2006 bis ca. erstes Quartal 2009 exakt 100, weicht dramatisch von den Ergebnissen der Evaluierungsstudie „Generalpräventive Wirksamkeit, Praxis und Anwendungsprobleme des Verbandsverantwortlichkeitsgesetzes“⁹⁹ ab.

Das BMJ nennt eine wesentlich geringere Zahl von Verbandsverantwortlichkeitsverfahren als die Studie. Alleine für den Zeitraum 2006 bis 2008 sind in der Evaluierungsstudie 260 Verbandsverfahren ausgewiesen (jene weist 528 Verbandsverfahren aus; allerdings von 2006 bis 2010 und zwar für 2006: 48, 2007: 89, 2008: 123, 2009: 118, 2010: 150!¹⁰⁰).

⁹⁵ 1614/AB XXIV.GP- Anfragebeantwortung zu 1582/J-NR/2009

⁹⁶ 1582/J XXIV. GP - Anfrage

⁹⁷ Eisenbahnunfall vom 26.01.2007 - „gestörte Schrankenanlage“, siehe Anhang I und Kapitel 7.2

⁹⁸ Eisenbahnunfall vom 29.12.2006 - „Polizisten auf dem Gleis“ siehe Anhang I und Kapitel 7.1

⁹⁹ Fuchs/Kreissl/Pilgram/Stangl, Generalpräventive Wirksamkeit, Praxis und Anwendungsprobleme des Verbandsverantwortlichkeitsgesetzes (VbVG) – Eine Evaluierungsstudie, Institut für Rechts- und Kriminalsoziologie, Wien, 2011

¹⁰⁰ Fuchs/Kreissl/Pilgram/Stangl, 32

Zur Frage, wie viele Verbandsverfahren seit Inkrafttreten des VbVG gegen Unternehmen mit Staatsbeteiligung anhängig gewesen seien, aufgeschlüsselt nach Jahren und Unternehmen, teilte das BMJ mit: 2006: 1, 2007: 4, 2008: 2, 2009: bislang keines.

Die Frage, wie viele Verbandsverfahren seit Inkrafttreten des VbVG gegen den ÖBB-Konzern anhängig gewesen sind, beantwortete das BMJ aufgrund seiner „*Verpflichtung zur Wahrung des Datenschutzes und der Amtsverschwiegenheit*“ nicht.

Nachstehend beantwortet das BMJ aber doch, dass in den Fällen Glinzendorf und Lochau jeweils Verbandsverfahren eingeleitet worden sind und der Verfasser dieser Studie merkt an, dass diese beiden im Jahr 2007 eingeleiteten Ermittlungsverfahren bis zum Zeitpunkt der Anfragebeantwortung auch die einzigen gegen österreichische Eisenbahnunternehmen eingeleiteten Ermittlungsverfahren nach dem VbVG waren.

Zur Frage, ob in beiden konkreten Fällen (Glinzendorf und Lochau) vorläufige Untersuchungsberichte der Untersuchungsanstalt (in den Strafverfahren gegen die Eisenbahnbediensteten) als Beweismittel zugelassen worden seien, erklärte das BMJ, dass ein vorläufiger Untersuchungsbericht betreffend Glinzendorf im Ermittlungsakt nicht enthalten sei, ob er sich im Hauptverhandlungs-Akt befinde, habe von der zuständigen Staatsanwaltschaft nicht verifiziert werden können.

Der Verfasser dieser Studie weist darauf hin, dass zu Glinzendorf die Unfalluntersuchungsstelle keinen Bericht angefertigt hat, also auch nicht untersucht hat (allerdings schwerer Unfall iS § 5 Abs 3 UUG, jeder schwerer Unfall ist zu untersuchen: § 9 Abs 2 UUG) und dem BMJ zum Zeitpunkt der Anfragebeantwortung vom Mai 2009 hätte auffallen müssen, dass sich auf der Homepage der Bundesanstalt für Verkehr ein Untersuchungsbericht zu Glinzendorf (Unfall vom 26.02.2007) nicht findet.¹⁰¹

Anzumerken ist, dass im Jahr 2009 die Homepage der Bundesanstalt für Verkehr im Bereich „Schienenverkehr“ auch noch über sämtliche laufende Untersuchungen berichtete (nunmehr erfasst unter „Information Sicherheitsuntersuchung“, wobei allerdings derzeit nur mehr „offene Untersuchungen“ des jeweils aktuellen Jahres aufgelistet sind).

Nicht aufgefallen ist dem BMJ weiters, dass gemäß UUG in konsequenter Umsetzung von Art. 23 (2) der Richtlinie über die Eisenbahnsicherheit (RL 2004/49/EG) auch das UUG vorsieht (§ 15 Abs 3 UUG), dass der Untersuchungsbericht so rasch wie möglich und möglichst nicht später als zwölf Monate nach dem Vorfall zu erstellen ist und für den Fall, dass der endgültige Untersuchungsbericht nicht innerhalb von zwölf Monaten veröffentlicht werden kann, jeweils jährlich ein Zwischenbericht

¹⁰¹ Siehe Homepage <http://versa.bmvit.gv.at> – abgeschlossene Untersuchungen bzw. [index.php?id=24](http://versa.bmvit.gv.at/index.php?id=24).

hierüber zu erstellen und zu veröffentlichen ist.¹⁰² Zum Zeitpunkt der Anfragebeantwortung war die 12-Monatsfrist bereits abgelaufen.

5.3 Anfragebeantwortung des Bundesministeriums für Verkehr, Innovation und Technologie vom 29.05.2009 betreffend „Pilotprojekt Notfallmanagement der ÖBB Infrastruktur Betrieb AG“¹⁰³

5.3.1 Die Anfrage

Der Abgeordnete zum Nationalrat Lausch (FPÖ) und weitere Abgeordnete haben am 01.04.2009 an die Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie eine schriftliche parlamentarische Anfrage betreffend „Pilotprojekt Notfallmanagement der ÖBB Infrastruktur Betrieb AG“ gerichtet.¹⁰⁴ Die Abgeordneten zielen damit auf den Eisenbahnunfall von Lochau (Vorarlberg) vom 29.12.2006 ab. In den Fragen 52 bis 57 beschäftigt sich diese Anfrage nochmals mit der gestörten Schrankenanlage „Glinzendorf“.

5.3.2 Analyse der Anfragebeantwortung vom 29.05.2009

Die Anfragebeantwortung ist vom BMVIT solide, zumindest ausführlich, abgearbeitet worden. „Gegner“ der Anfrage ist nicht das BMVIT, bzw nur am Rande, wenn Behördentätigkeiten analysiert wurden. Eigentlicher „Gegner“ sind die ÖBB. Unter anderem hat diese Anfrage vom 01.04.2009 Nr. 1581/J offenbar bewirkt, dass – wenn schon nicht mit den Mitteln des später gegen die ÖBB Infrastruktur Betrieb AG eingestellten Verbandsverfahrens im Fall Lochau – so doch offenbar durch die Rechtfertigungsprozedur jenes EIU das BMVIT die Ermittlungsarbeit seines damals noch dort eingegliederten Verkehrs-Arbeitsinspektorates (nunmehr beim BMASK) zur Verbesserung des Notfallmanagementsystems positiv gewürdigt hat.

Zum Unfall an der Eisenbahnkreuzung Glinzendorf führte das BMVIT unter anderem aus, bei gestörten Eisenbahnschrankenanlagen seien aufgrund des gegebenen Unfalles in einem Erlass vom April 2008 die in der EKVO normierten Bestimmungen für den Störfall dahingehend interpretiert worden, dass spätestens zwei Stunden nach Störung von Schrankenanlagen die einen „Bahnübergang mit Schranken“ ankündigenden Verkehrszeichen durch ein Straßenverkehrszeichen „Bahnübergang ohne Schranken“ zu überdecken sind und vor der EK das Straßenverkehrszeichen „Halt“ anzubringen ist oder bei Lichtzeichenanlagen vor der EK das Straßenverkehrszeichen „Halt“ anzubringen oder die EK zu bewachen ist, um die Straßenverkehrsteilnehmer entsprechend zu warnen.

¹⁰² Siehe § 15 Abs. 3 UUG in der Fassung BGBl I Nr. 40/2012, unverändert die Fassungen BGBl I Nr. 123/2005 und BGBl I Nr. 2/2008 übernommen habend.

¹⁰³ 1638/AB XXIV.GP - Anfragebeantwortung zu 1581/J-NR XXIV.GP

¹⁰⁴ 1581/J XXIV. GP - Anfrage

Das BMVIT kündigte an, in diesem Sinne auch die EKVO umfassend zu novellieren, was mit der EKVO Novelle BGBl II 2012/216 auch erfolgt ist. Entgegen dem Erlass vom April 2008 und der eindeutigen „Zwei Stunden-Positionierung“ der Verkehrsministerin ist allerdings § 97 EKVO nicht zweckentsprechend geändert worden – wohl aus Kostenüberlegungen!

5.4 Anfragebeantwortung des Bundesministeriums für Verkehr, Innovation und Technologie vom 17.11.2009 betreffend „mangelhafte Eisenbahnaufsicht beim Notfallmanagement der ÖBB Infrastruktur Betrieb AG und bei Eisenbahnkreuzungen“¹⁰⁵

5.4.1 Die Anfrage

Die Abgeordneten zum Nationalrat Dr. Moser (Die Grünen), Freundinnen und Freunde richteten am 17.09.2009 an die Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie eine schriftliche parlamentarische Anfrage „*betreffend mangelhafte Eisenbahnaufsicht beim Notfallmanagement der ÖBB Infrastruktur Betrieb AG und bei Eisenbahnkreuzungen*“.¹⁰⁶

Bemängelt wird in der Anfrage, dass in der AB 1638 (siehe Kapitel 5.3) „*die Antwort von den ÖBB vorformuliert wurde*“.

5.4.2 Analyse der Anfragebeantwortung vom 17.11.2009

Diese Anfragebeantwortung ist nicht näher zu kommentieren. Sie ist eine ergänzende Anfragebeantwortung zum Notfallmanagement der ÖBB Infrastruktur Betrieb AG und den Eisenbahnkreuzungen der Abgeordneten zum Nationalrat Lausch (FPÖ) und weiterer Abgeordneten vom 01.04.2009.

5.5 Anfragebeantwortung des Bundesministeriums für Justiz vom 20.11.2012 betreffend „Eisenbahnunfälle und Verbandsverantwortlichkeitsgesetz“¹⁰⁷

5.5.1 Die Anfrage

Die Abgeordneten zum Nationalrat Mag. Albert Steinhauser (Die Grünen), Freundinnen und Freunde halten in der Anfrage vom 20.09.2012¹⁰⁸ fest, es sei laut Tätigkeitsbericht 2011 der Bundesanstalt für Verkehr zu einem signifikanten Anstieg bei Eisenbahnunfällen gekommen und sei

¹⁰⁵ 3013/AB XXIV.GP - Anfragebeantwortung zu 2986/J-NR XXIV.GP

¹⁰⁶ Erlass der Obersten Eisenbahnbehörde vom 11.04.2008, GZ BMVIT-265.000/0003-IV/SCH2/2008

¹⁰⁷ 12431/AB XXIV.GP - Anfragebeantwortung zu 12662/J-NR/2012

¹⁰⁸ 12662/J XXIV. GP-Anfrage

das System Eisenbahn weder besser noch billiger oder sicherer geworden. *„Gleichzeitig ist aber festzuhalten, dass es sich bei der Produktion von Eisenbahnverkehr um eine industrialisierte Form der Bereitstellung von Verkehrsdienstleistungen handelt. Das bedeutet, ein Fehler eines Einzelnen allein dürfte so gut wie nie zu einem Unfall führen. Dies ist einerseits technisch bedingt und andererseits durch geeignete Verfahren zwingend vorgeschrieben. Daraus kann gefolgert werden, es wird so gut wie keinen Eisenbahnunfall geben, bei dem nicht eine Anklageerhebung nach dem VbVG zwingend gesetzlich geboten sein wird.*

Wie beim Thema Korruption in der Politik, so braucht es auch im Bereich Sparen an der Eisenbahnsicherheit einen, der dafür verantwortlich ist, und einen, der wegschaut. Einen Beitrag zum Wegschauen hat offensichtlich auch die Staatsanwaltschaft geleistet.“

Anzumerken ist, in dieser Anfrage wird der tödliche Arbeitsunfall vom 09.11.2010 auf einer Nebenanschlussbahn thematisiert,¹⁰⁹ dessen Verbandsverfahren bereits am 20.07.2011 – noch vor der Anklageerhebung gegen den beteiligten Triebfahrzeugführer – eingestellt und auch nicht wieder eröffnet worden ist, obwohl das Verkehrs-Arbeitsinspektorat der Staatsanwaltschaft Graz eine das zuständige EBU schwer belastende Zusammenfassung der Ermittlungsergebnisse am 27.02.2012 übermittelt hat (dieser Fall wird in Kapitel 7.9 ausführlich dargestellt).

Die Abgeordneten Albert Steinhauser und Freundinnen und Freunde führen in der Anfragebegründung weiters aus:

„Es erweckt schon den Anschein, dass es sich die Staatsanwaltschaft insofern leicht macht, als sie ausschließlich ausführende, "kleine" ArbeitnehmerInnen anklagt, die Systemfehler und Aufsichtsmängel aber und die dafür Verantwortlichen unbeachtet lässt. Dies selbst dann, wenn bereits sehr deutlich von Verfahrensbeteiligten (Anmerkung: vom Verfasser dieser Studie in seiner Eigenschaft als Verteidiger des Triebfahrzeugführers) darauf hingewiesen wird. Der deutliche Eindruck, dass man in Österreich von Seiten der Staatsanwaltschaft nicht behelligt wird, sobald man eine gewisse soziale Stufe erklommen hat, ist jedoch wie sich zeigt, z.B. für die Sicherheit nachteilig und könnte insgesamt fatale Auswirkungen für das allgemeine Rechts- und Unrechtsempfinden der Bürgerinnen und Bürger haben.“

5.5.2 Analyse der Anfragebeantwortung vom 20.11.2012

Bei der Anfragebeantwortung zur Anfrage, wie viele Anklagen gemäß VbVG in Österreich seit Bestehen dieses Gesetzes erhoben worden sind, fällt auf, dass die Antwort, seit Inkrafttreten des VbVG sei in Österreich in insgesamt 24 Fällen ein Antrag auf Verhängung einer Verbandsgeldbuße

¹⁰⁹ Eisenbahnunfall vom 09.11.2010 - „Verschub auf der Nebenanschlussbahn“, siehe Anhang I und Kapitel 7.9

gestellt worden, deutlich abweicht von den Ergebnissen der schon oftmals zitierten Evaluierungsstudie. Dort sind 45 Fälle bereits für den Zeitraum 2006 bis 2010 genannt.¹¹⁰

Die Anfragebeantwortung zur Anfrage, wie viele Anklagen gemäß VbVG (richtig: Anträge auf Verhängung einer Verbandsgeldbuße) gegen EBU im Zusammenhang mit Bahnunfällen erhoben worden seien, nämlich dass „im Zusammenhang mit Bahnunfällen in einem Fall ein Antrag auf Verhängung einer Verbandsgeldbuße gestellt“ worden sei, ist nach Kenntnis des Verfassers dieser Studie richtig. Es gibt nämlich lediglich einen einzigen Fall einer diversionellen Erledigung.¹¹¹

Die Anfragebeantwortung, wie viele strafrechtliche Anklagen im selben Zeitraum (2006 bis 2012) gegen Eisenbahnbedienstete im Zusammenhang mit Bahnunfällen erhoben worden seien, nämlich „in sieben Fällen“, ist hingegen eklatant unrichtig. Der Verfasser dieser Studie allein hat in diesem Zeitraum 15 angeklagte Eisenbahnbedienstete nach Eisenbahnunfällen verteidigt. In diesen Verfahren waren noch insgesamt sechs weitere Eisenbahnbedienstete durch andere Verteidiger vertreten.¹¹²

Zur Frage, wie sich das BMJ die Differenz zwischen Anklagen gegen Eisenbahnbedienstete und mangelnde Anklagen gegen Eisenbahnunternehmen erklären lasse, antwortete das BMJ:

„In fünf Fällen konnte eine Verantwortlichkeit eines Eisenbahnmitarbeiters, nicht jedoch eines Eisenbahnunternehmens angenommen werden. Die Differenz ergibt sich daraus, dass einerseits Organisationsmängel, welche eine Grundlage für eine Prüfung nach dem Verbandsverantwortlichkeitsgesetz bieten könnten, gar nicht indiziert waren, andererseits die erfolgte Prüfung einer Verbandsverantwortlichkeit nicht zu einem für eine Antragstellung auf Verhängung einer Verbandsgeldbuße ausreichenden Ergebnis führte.“

Unrichtig ist ferner die Anfragebeantwortung zur Frage, zu wie vielen strafrechtlichen VbVG-Verurteilungen im Zusammenhang mit Bahnunfällen es im Zeitraum 2006 bis 2012 gekommen sei: „Im Zusammenhang mit Bahnunfällen kam es in einem Fall zu einer Verurteilung nach dem Verbandsverantwortlichkeitsgesetz“.

Es gibt keine einzige Verurteilung eines österreichischen EBU nach dem VbVG bis dato und eben nur eine einzige diversionelle Erledigung!

Ebenso unrichtig ist die Anfragebeantwortung, zu wie vielen strafrechtlichen Verurteilungen von ausführenden Eisenbahnbediensteten im Zusammenhang mit Bahnunfällen es im selben Zeitraum 2006 bis 2012 gekommen sei, nämlich: „ in vier Fällen“. Wiederum verweist der Verfasser dieser

¹¹⁰ Fuchs/Kreissl/Pilgram/Stangl, 45

¹¹¹ Siehe „fehlerhafte Situierung des Isolierstoßes“, Kapitel 7.6

¹¹² Siehe Anhang I

Studie auf seine eigene Verteidigungsstatistik Zeitraum 01.01.2006 – 31.12.2012,¹¹³ wonach sieben Eisenbahnbedienstete verurteilt worden sind. Gegen vier Eisenbahnbedienstete konnte mit Diversion vorgegangen werden.

Zur Frage der Abgeordneten, wie sich das BMJ diese Differenz zwischen Urteilen gegen Eisenbahnbedienstete zu Urteilen gegen EBU erklären könne, wenn zu bedenken sei, dass ein einzelner Fehler im System mit hoher Wahrscheinlichkeit nicht zum Unfall führen könnte und wieso auch die Genehmigungs-Behörden von der Staatsanwaltschaft selbst dann unbehelligt bleiben, wenn es große Zweifel an der Rechtmäßigkeit von Genehmigung von Konzessionen gäbe, antwortete das BMJ dahingehend, *„dass ein Verband für Straftaten von Mitarbeitern nur dann verantwortlich ist, wenn Mitarbeiter den Sachverhalt, der dem gesetzlichen Tatbild entspricht, rechtswidrig verwirklicht haben und die Begehung der Tat dadurch ermöglicht oder wesentlich erleichtert wurde, dass Entscheidungsträger die nach den Umständen gebotene und zumutbare Sorgfalt außer Acht gelassen haben, insbesondere indem sie wesentliche technische, organisatorische oder personelle Maßnahmen zur Verhinderung solcher Taten unterlassen haben (§ 3 Abs. 3 VbVG)“*.

Anzumerken ist, dass die bloße Wiedergabe einer Gesetzesstelle des VbVG die Anfrage der Abgeordneten Albert Steinhauser, Freundinnen und Freunde nicht ordnungsgemäß beantwortet.

5.6 Anfragebeantwortung des Bundesministeriums für Justiz vom 16.04.2013 betreffend „Eisenbahnunfälle und Verbandsverantwortlichkeitsgesetz“¹¹⁴

5.6.1 Die Anfrage

Die offenbar auch von anderen Abgeordneten als Albert Steinhauser (Die Grünen), Freundinnen und Freunde als unbefriedigend wahrgenommene Anfragebeantwortung des BMJ vom 20.11.2012 resultierte in einer neuen Anfrage an das BMJ, nunmehr der Abgeordneten Anton Heinzl (SPÖ), Genossinnen und Genossen vom 19.02.2013.¹¹⁵

In dieser parlamentarischen Anfrage relevieren die Abgeordneten die Zahlenangaben des BMJ in der vorhergehenden Anfragebeantwortung mit dem Hinweis, dass nach Rücksprache mit der zuständigen Fachgewerkschaft (Anmerkung: vda) im Zeitraum 2006 bis 2012 mindestens 48 mal Eisenbahnbediensteten Rechtsschutz im Zuge von Strafverfahren gewährt worden ist und man zumindest von einem Eisenbahnbediensteten Kenntnis hat, gegen den im selben Zeitraum Anklage erhoben wurde, der nicht Gewerkschaftsmitglied war (Anmerkung: gemeint ist hier der Unfall vom

¹¹³ Siehe Anhang I

¹¹⁴ 13789/AB XXIV.GP - Anfragebeantwortung zu 14026/J-NR/2013

¹¹⁵ 14026/J XXIV. GP - Anfrage

26.02.2011 – „Auffahrunfall“, welcher zu einer diversionellen Erledigung für den Triebfahrzeugführer des beteiligten EVU und der Fahrdienstleiterin des beteiligten EIU geführt hat¹¹⁶).

Außerdem führen die Abgeordneten Anton Heinzl, Genossinnen und Genossen aus: *„Bei der Produktion von Eisenbahnverkehr handelt es sich um eine industrialisierte Form von Verkehr. Aufgrund der physikalischen, technischen und normativen Vorgaben dieses Systems ist es sehr unwahrscheinlich, dass ein einzelner menschlicher Fehler reicht, um zu einem Unfall zu führen. Genau dieser Unfall macht die Eisenbahn zu einem der sichersten Verkehrsträger. Diese Umstände legen zwingend den Schluss nahe, dass so gut wie jeder Eisenbahnunfall eine Verurteilung gemäß VbVG nach sich ziehen muss. Ihre Antwort, dass es seit Bestehen des VbVG nur zu einer einzigen Verurteilung nach einem Eisenbahnunfall gemäß diesem Gesetz gekommen ist, deckt sich mit unseren Recherchen und zeigt die diesbezüglichen Versäumnisse der Justiz.“*

Weiters greift die Anfrage nochmals den Unfall vom 09.11.2010 auf.¹¹⁷ Dort habe das VAI nach bereits eingestellten Verbandsverantwortlichkeitsverfahren eine Zusammenfassung der Mängel bei diesem EBU, untermauert mit zahlreichen Einvernahmen der zuständigen Staatsanwaltschaft Graz am 27.02.2012 übermittelt. Ungeachtet des brisanten und auch umfangreichen Inhalts habe die zuständige Staatsanwältin bereits zwei Tage später, nämlich am 29.02.2012, schriftlich festgehalten, dass das Verfahren gegen Verantwortliche des EBU bereits am 20.07.2011 eingestellt worden sei. Angesichts des Umfangs und der Komplexität eines Eisenbahnunfalles kämen daher berechnigte Zweifel an der Qualität der Ermittlungen auf.

5.6.2 Analyse der Anfragebeantwortung vom 16.04.2013

In ihrer Anfragebeantwortung beharrt das BMJ auf der Richtigkeit der Anfragebeantwortung vom 20.11.2012 zu 12431/ABXXIV.GP-Anfragebeantwortung und den dort genannten Zahlen und führt aus, dass in den in der Anfrage genannten 48 Rechtsschutzfällen für Eisenbahnbedienstete nach Eisenbahnunfällen mit Sicherheit Verfahren enthalten seien, in denen zwar wegen Eisenbahnunfällen ermittelt worden sei, das Verfahren in weiterer Folge allerdings eingestellt oder durch Diversion erledigt worden sei.

Unüberlegt erscheint die weitere Bemerkung: *„Möglicherweise sind in dieser Zahl auch Fälle enthalten, in denen gegen unbekannte Täter ermittelt oder ohne Einleitung eines Strafverfahrens ein bloßer Sachverhaltsbericht der Kriminalpolizei an die Staatsanwaltschaft übermittelt wurde, wie es beispielsweise in Fällen eines sogenannten Eisenbahnsuizids üblich ist.“* Unüberlegt ist dieser Teil der Anfragebeantwortung deshalb, weil bekanntlich eine Rechtsschutzdeckung nur einem genau durch Generalien und vida-Mitgliedsnummer identifizierten Eisenbahnbediensteten erteilt wird und dies auch nur dann, wenn die zuständige Polizeibehörde oder die zuständige Staatsanwaltschaft

¹¹⁶ Siehe Anhang I und Kapitel 7.11

¹¹⁷ Unfall vom 09.11.2010 – „Verschubunfall auf der Nebenanschlussbahn“, siehe Anhang I und Kapitel 7.9

den jeweiligen Eisenbahnbediensteten verständigt hat, dass gegen ihn ein Ermittlungsverfahren als Beschuldigter eingeleitet worden ist.

Die weitere Vermutung in der Anfragebeantwortung, dass möglicherweise in den 48 Rechtsschutzfällen auch Verfahren ohne Zusammenhang mit Eisenbahnunfällen enthalten seien, richtet sich von selbst und die Anfragebeantwortung schließt zu diesem Punkt, dass die bei den Staatsanwaltschaften erhobene mit der Beantwortung der Anfrage 12662/J-NR/2012 zugrunde gelegte Zahl von sieben Anklagen gegen Eisenbahnbedienstete wegen Eisenbahnunfällen im Zeitraum 2006 bis dato richtig sei. Wie schon zu Kapitel 5.5.2 festgehalten, weiß der Verfasser dieser Studie, dass im genannten Zeitraum mindestens 21 Anklagen gegen Eisenbahnbedienstete erfolgt sind.¹¹⁸

Zur nochmaligen Nachfrage, wie sich das BMJ erkläre, dass es seit Bestehen des VbVG nur zu einer einzigen Verurteilung nach einem Eisenbahnunfall (Anmerkung des Studienverfassers: Auch diese Annahme ist unrichtig, es gab noch keine einzige Verurteilung nach einem Eisenbahnunfall) gekommen sei und wie sie sich die unterschiedlichen Vorgehensweisen der Justiz gegen betroffene „kleine“ Eisenbahner und dem verantwortlichen Management erkläre, verweist das BMJ wieder auf § 3 Abs. 3 VbVG und erklärt, dass der Nachweis des Unterlassens wesentlicher technischer, organisatorischer oder personeller Maßnahmen zur Verhinderung solcher Taten *„gerade auch bei Unternehmen mit einer konzernartigen aufgesplitteten Struktur, wie sie bei Eisenbahnunternehmen nicht unüblich sein dürften, nicht immer leicht zu erbringen“* ist. Auch erscheine es entgegen der in der Anfrage vertretenen Ansicht durchaus möglich (Anmerkung: ohne den Versuch einer Erklärung hierfür anzutreten), dass menschliches Versagen zu schwerwiegenden Eisenbahnunfällen führe, die durch entsprechende Sicherheitsvorkehrungen des Eisenbahnunternehmens nicht immer verhinderbar seien. Sofern die Sicherheitsvorkehrungen dem Stand der Technik entsprächen, sei in derartigen Fällen ein Nachweis der Unterlassung der in § 3 Abs. 3 VbVG angeführten Maßnahmen nicht zu erbringen.

Das BMJ führt weiters aus:

„Auch räumt § 18 VbVG den Staatsanwaltschaften gegenüber Verbänden ein besonderes, gesetzlich determiniertes Verfolgungsermessen ein, während Verfahren gegen natürliche Personen grundsätzlich durch das, ein derartiges Ermessen ausschließendes Legalitätsprinzip geprägt sind.“

Zum Eisenbahnunfall vom 09.11.2010 – „Verschub auf der Nebenanschlussbahn“ – führt das BMJ aus, das Gutachten des eisenbahntechnischen Sachverständigen habe ein massives Fehlverhalten des Triebfahrzeugführers sowie des beim Eisenbahnunfall getöteten Verschubbediensteten ergeben, sodass *„selbst das Vorhandensein aller erforderlichen Unterlagen sowie nachweislicher Unterweisungen den Unfall mit großer Wahrscheinlichkeit nicht hätte verhindern können, sodass das Ermittlungsverfahren gegen Verantwortliche des steirischen Eisenbahnunternehmens mangels*

¹¹⁸ Siehe Anhang I

Kausalität der allfälligen Versäumnisse nach § 190 Z. 1 StPO eingestellt wurde. Im Hinblick auf dieses Sachverständigengutachten ist eine Prüfung der Aussage eines fachkundigen Insiders innerhalb von zwei Tagen jedenfalls möglich.“

Auf die Tatsache, dass durch die Eingabe des VAI mit Eingang 27.02.2012 bei der zuständigen Staatsanwaltschaft Graz umfangreiche neue Erkenntnisse bekannt geworden sind, geht das BMJ nicht ein.

Im Übrigen merkt der Verfasser dieser Studie an, der der Verteidiger des rechtskräftig verurteilten Triebfahrzeugführers war (eine Anregung zur Erhebung einer Nichtigkeitsbeschwerde zur Wahrung des Gesetzes ist eingebracht), dass die zitierte Eingabe des VAI die Argumentation des Verteidigers auf Schuldlosigkeit des Triebfahrzeugführer nachdrücklich stützte. Aber auch in diese Richtung haben Staatsanwaltschaft und Berufungsgericht diese neuen Beweise und Ermittlungsergebnisse nicht beachtet.

5.7 Zusammenfassung

5.7.1 Die Anfragen

Die sechs Anfragen zeigen auf, dass dem Nationalrat seit 2009 die Problematik der Verbandsverantwortlichkeit im Eisenbahnwesen zunehmend bewusst geworden ist.

Ein breiter Teil des Hohen Hauses ist der Meinung, dass es zwar seit 01.01.2006 ein Verbandsverantwortlichkeitsgesetz gibt, dieses aber jedenfalls im Bereich des Eisenbahnwesens sowohl von der Strafjustiz als auch von den Eisenbahnbehörden, insbesondere dem BMVIT und der SUB-Schiene nicht gesetzesgemäß exekutiert wird.

5.7.2 Die Anfragebeantwortungen

5.7.2.1 Die Anfragebeantwortungen des Bundesministeriums für Justiz

Die Anfragebeantwortungen gerade der Bundesministerinnen für Justiz zeigen anschaulich das Dilemma der Verbandsverantwortlichkeit im Eisenbahnwesen auf:

a)

Das BMJ geht auf die Anfragen nur oberflächlich und teilweise ein. Die Anfragen werden auch nicht etwa zum Anlass dafür genommen, die Praxis der Anklagebehörden bei Eisenbahnunfällen kritisch zu hinterfragen. Nicht einmal die Art und Weise des Umganges einer Anklagebehörde mit Eingaben des VAI (siehe Kapitel 5.6) wird reflektiert.

b)

Es wird mit falschen Zahlen argumentiert (siehe Kapitel 5.2, 5.5 und 5.6). Die wahre Größenordnung der Strafverfahren in Eisenbahnunfällen ist nicht bekannt. (Das Zahlenproblem betrifft aber auch die Eisenbahnsicherheitsbehörde, dort in Bezug auf die Unfallszahlen, siehe Kapitel 8.2).

Es besteht teilweise unvollständige Rechtskenntnis zu eisenbahnrechtlichen Materien (z.B. betreffend das UUG, siehe Kapitel 5.2) und zur Verbandsverantwortlichkeit allgemein, wenn die Bundesministerin für Justiz einen strengen Kausalitätsnachweis unterlassener Maßnahmen auf Entscheidungsträgerebene fordert und meint, dass allenfalls unterlassene Maßnahmen im speziellen Fall mit großer Wahrscheinlichkeit den Eisenbahnunfall auf der Nebenanschlussbahn nicht verhindert hätten.

Der VbVG-Gesetzgeber stellt aber gerade nicht auf ein strenges Kausalitätserfordernis ab. Die Risikoerhöhung ist bereits ausreichend. Ein Nachweis, dass die Einhaltung der Verbandspflichten den Unfall verhindert hätte, ist nicht erforderlich.¹¹⁹

c)

Während Vertreter der gesetzgebenden Gewalt der Meinung sind, dass *„aufgrund der physikalischen, technischen und normativen Vorgaben dieses Systems es sehr unwahrscheinlich ist, dass ein einzelner menschlicher Fehler reicht, um zu einem Eisenbahnunfall zu führen¹²⁰“*, ist das BMJ hier anderer Ansicht; und damit ist diese Ansicht auch prägend für die weisungsgebundenen Staatsanwälte.

d)

Ungeklärt ist, ob die oberste Strafjustizbehörde überhaupt die Unfallsursachen im Eisenbahnwesen analysiert und sich damit systematisch befasst hat oder ob ihre eher gegenteilige - jedenfalls den Abgeordneten nicht zustimmende - Argumentation nur überdecken soll, dass das VbVG im Eisenbahnwesen tatsächlich mehr oder minder totes Recht ist.

Ansätze in die zweite Richtung bilden jedenfalls

- Aussagen wie solche, dass der Nachweis des Unterlassens wesentlicher technischer, organisatorischer oder personeller Maßnahmen *„gerade auch bei Unternehmen mit einer konzernartigen aufgesplitteten Struktur, wie sie bei Eisenbahnunternehmen nicht unüblich sein dürften, nicht immer leicht zu erbringen“* sei (also in Wahrheit die so empfundene rechtliche Komplexität, sowohl was die Aufklärung der Eisenbahnunfälle selbst betrifft als auch was die dafür verantwortliche arbeitsteilige Eisenbahnorganisation auf „Frontebene“ und „Managerebene“ betrifft) oder
- der Hinweis auf (angebliche) mangelnde Kausalität,
- die Wiedergaben des eher sperrigen Gesetzestextes des § 3 VbVG (siehe Kapitel 5.5), was eher an ein „sich dahinter Verstecken“ denken lässt und

¹¹⁹ Siehe hierzu ausführlicher Kapitel 6.4.7 (Risikoerhöhung durch Sorgfaltspflichtverletzung eines Entscheidungsträgers)

¹²⁰ Siehe Zitat zu 5.6.1 (Abg. Heinzl)

- der Hinweis auf das „besondere, gesetzlich determinierte Verfolgungsermessen“ des § 18 VbVG zur Rechtfertigung der Verfahrenseinstellungen (oder oft gar nicht erfolgenden Verfahrenseinleitungen, siehe Kapitel 5.6)

e)

Die strafrechtliche Arbeit in Eisenbahnmaterien wird offenbar als (zu) komplex empfunden. Jedenfalls erfolgt keine nähere Beschäftigung damit.

Wird von eisenbahnkundiger Seite wie dem VAI Hilfestellung angeboten und werden der Anklagebehörde neue Erkenntnisse, untermauert mit Beweisergebnissen zur Verfügung gestellt, so sei dann aber sehr wohl eine Prüfung dieser komplexen Sache im Hinblick auf ein schon vor Vorliegen dieser neuen Erkenntnisse erstattetes Sachverständigengutachten „*einem fachkundigen Insider innerhalb von zwei Tagen jedenfalls möglich*“ (siehe Kapitel 5.6).

Das BMJ nimmt eine parlamentarische Anfrage nicht zum Anlass, nachzuforschen, ob die schnelle Bestätigung, es beim eingestellten Verbandsverfahren bleiben zu lassen, vielleicht auf Überforderung des zuständigen Staatsanwaltes zurückgeführt werden könnte. Das ist ein bezeichnendes Signal an die Staatsanwälte, dass Verbandsverfahren in Eisenbahnangelegenheiten bestenfalls „nebenbei“ ohne größeren Arbeitsaufwand erledigt werden können, ohne entsprechende Konsequenzen.

5.7.2.2 Die Anfragebeantwortungen des Bundesministeriums für Verkehr, Innovation und Technologie

Naturgemäß kommt dem BMJ in Bezug auf die Thematik „Verbandsverantwortlichkeit im Eisenbahnwesen“ eine brisantere Rolle zu, haben doch deren Staatsanwälte und Richter das VbVG zu vollziehen.

Das BMVIT ist demgegenüber von vornherein in einer weniger der Schelte ausgesetzten Position. Zudem haben die Abgeordneten in den drei Anfragen an das BMVIT eher nur versteckte Vorhaltungen von Behördenfehlern bzw. -unterlassungen erstattet. Der Hauptgegner sind ausländische EVU (siehe Kapitel 5.1) oder der ÖBB-Konzern als solches (siehe Kapitel 5.3 und 5.4).

Nicht zu Unrecht wird dem BMVIT seitens der anfragenden Abgeordneten aber „vorgeworfen“, sich die Antworten von den ÖBB beschafft zu haben (siehe Kapitel 5.4), was wertneutral auch richtig ist. Insofern hatte das BMVIT auch eine wesentlich größere Informationsbasis als das BMJ.

Es gilt aber dennoch folgende Diskussionspunkte aufzuzeigen:

a) Gerade die Anfragebeantwortung des BMVIT vom 29.05.2009 (siehe Kapitel 5.3) zeigt das entstehende Sicherheitsdilemma bei der Vereinigung von Eigentümerinteressen für die mit Abstand größten österreichischen EBU (die Gesellschaften des ÖBB-Konzerns) mit den gesetzlichen Aufgaben der obersten Eisenbahnbehörde (Oberste Eisenbahnbaubehörde und insbesondere Oberste Eisenbahnbetriebs- und Sicherheitsbehörde) in ein und derselben Position, nämlich der

Position der Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie auf.

Das BMVIT macht im Jahr 2008 einen Erlass kund, gemäß welchem spätestens zwei Stunden nach Störung von Schrankenanlagen entsprechende Maßnahmen an dieser Eisenbahnkreuzung zu setzen sind und verspricht auch, dass dies in der kommenden EKVO-Novelle entsprechend berücksichtigt werden wird. Nach der ungewöhnlich langen Novellierungsdauer von vier Jahren findet sich dann diesbezüglich in § 97 EKVO nichts mehr! Der Schluss liegt nahe, dass der Republik Österreich als Eigentümerin der ÖBB-Infrastruktur AG erst nach dieser Anfragebeantwortung vom 29.05.2009 bewusst geworden ist, dass insbesondere die (Personal)Vorhaltekosten für die Sicherstellung der Absicherung an Eisenbahnkreuzungen spätestens zwei Stunden nach Ausfall der Schrankenanlage relativ hoch wären.

Zu bedenken ist hierbei aber, dass jedes EBU gemäß § 36 Abs 3 EISBBV verpflichtet ist, Betriebsbedienstete in der für einen sicheren und ordnungsgemäßen Betrieb erforderlichen Anzahl einzusetzen.

Die Problematik gestörter Schrankenanlagen wird noch im Kapitel 7.2 - „gestörte Schrankenanlage“ eingehend erörtert.

b) Die Anfragebeantwortung zu Kapitel 5.1 zeigt die Problematik des Kontrollabbaus betreffend das vom „Ausland“ ein- und durchfahrende rollende Gut auf. Ein strafrechtliches Problem der ausländischen EVU im Falle eines Eisenbahnunfalles wird im Sinne des VbVG gegeben sein, wenn jene das in sie gesetzte Vertrauen auf entsprechende ordnungsgemäße Wartung und Servizierung missbraucht haben. Betreffend solche „ausländische“ Fahrzeuge sind für eine ordnungsgemäße stichprobenmäßig korrekte Überprüfung in erster Linie die Eisenbahnbehörden zuständig.

Eine verbandsbezogene Problematik entwickelt sich für österreichische EVU insofern, wenn die von ihnen betriebenen Eisenbahnfahrzeuge schadhaft sind und einen Unfall auslösen und zwar dann, wenn das eigene Wagenfahrzeuguntersuchungskonzept als Ausfluss des Sicherheitsmanagementsystems (§§ 39 EISBG ff) mangelhaft ausgearbeitet und/oder auch umgesetzt ist.

c) Da die meisten Fragenbeantwortungen originär vom ÖBB-Konzern zumindest vor bearbeitet worden sind, hegen die anfragenden Nationalratsabgeordneten den Verdacht, dass die auf den ersten Blick sorgfältig und solide erfolgten Antworten nicht unbedingt richtig sind.

Daher haben die Abgeordneten auch zu ihrer erneuten Anfrage vom 17.11.2009 (siehe Kapitel 5.4) speziell nochmals nachgefragt zu Genehmigungspflichten der Notfallleiterfunktion und generell zum Stand der Genehmigungen für Ausbildungen im Eisenbahnwesen.

d) Die Abgeordneten sind der Meinung, wie aus ihren Anfragen ersichtlich wird, dass erforderliche Sicherheitsgenehmigungen und Ausbildungsgenehmigungen von diversen EBU bei den Eisenbahnbehörden nicht erwirkt werden bzw die Eisenbahnbehörden gewissermaßen „wegschauen“ oder nicht gut genug „hinschauen“.

Angenommen, diese Vermutungen seien richtig, dass also unter anderem ein Eisenbahnunfall „ermöglicht oder wesentlich erleichtert wurde“ im Sinn § 3 Abs. 3 Z. 2 VbVG, dass ein EBU nicht rechtzeitig bei den zuständigen Eisenbahnbehörden um entsprechende Genehmigungen angesucht hat und/oder die zuständigen Eisenbahnbehörden nicht überprüft haben, ob das vom betroffenen EBU gewählte Prozedere überhaupt aus diversen Sicherheitsüberlegungen genehmigungsfähig ist, so wird sich das EBU wegen dieser unterlassenen „organisatorischen Maßnahme“ im Sinne des § 3 Abs. 3 Z. 2 VbVG nicht erfolgreich auf das Vorliegen eines Strafaufhebungs- oder Strafausschließungsgrundes berufen können.

Eine allenfalls mangelhafte und in Teilbereichen unterbleibende Behördentätigkeit (in Bezug auf Beaufsichtigungs- und Kontrolltätigkeiten bei EBU) bleibt leider grundsätzlich unerkannt, jedenfalls aber sanktionslos; es sei denn, dass allenfalls die European Railway Agency durch Mitteilungen oder Audits von solchen Behördenunterlassungen erfährt und in ihren Berichten warnend aufzeigt.

6 VORAUSSETZUNGEN FÜR DIE ANWENDUNG DES VbVG IM EISENBAHNWESEN

6.1 Judikatur

Nachdem bisher in Österreich noch kein einziges Urteil in einem „Eisenbahn-Verbandsverfahren“ ergangen ist, fehlt es auch an diesbezüglicher Judikatur.

Höchstgerichtliche, über das RIS zugängliche Strafrechtsjudikatur zum VbVG existiert nur zu fünf Fällen. Zwei OGH-Entscheidungen sind zu Finanzstrafvergehen ergangen (OGH 25.08.2011 zu 13 Os 26/11 i und OGH 30.08.2012 zu 13 Os 13/12 d), eine OGH-Entscheidung in einer Kreditschädigungssache (OGH 25.04.2012 zu 15 Os 33/12k) und eine zu einer UWG-Sache (OGH 28.08.2012 zu 12 Os 38/12y). Es gibt darüber hinaus noch eine Entscheidung des beim OGH eingerichteten Obersten Kartellsenates in einem kartellrechtlichen Bußverfahren (16 Ok 5/08 vom 08.10.2008).

Rückschlüsse auf die Verbandsverantwortlichkeit im Eisenbahnwesen sind daraus nicht abzuleiten.

6.2 Literatur

Wie aus der Literaturübersicht ersichtlich, gibt es zwar eine ansprechende Literatur zum VbVG und zur Verbandsverantwortlichkeit in Österreich allgemein, insbesondere relativ viele Kommentare und Artikel.

Dieses Schrifttum ist allerdings mit Masse zwischen 2005 und 2007 anlässlich der Gesetzeswerdungsphase und in der Zeit unmittelbar nach Inkrafttreten des VbVG entstanden. Seitdem wird das VbVG in der Literatur nur ausnahmsweise behandelt.¹²¹

Mit Ausnahme eines Beitrages in der ÖZV¹²² existiert – soweit ersichtlich – keine Veröffentlichung zur Verbandsverantwortlichkeit im Eisenbahnwesen. Aber auch in jenem Beitrag aus der

¹²¹ Positiv hebt sich hier aber jüngst das Österreichische Anwaltsblatt mit seiner Ausgabe 07-08/2013 Schwerpunkt „Unternehmensstrafrecht“ heraus

¹²² *Lansky/Frankl/Salfenauer*, Grundsätzliche Überlegungen zur Haftung der Vorstände von Eisenbahnunternehmen, ÖZV3/2012, 25 ff.

Rechtsanwaltskanzlei Lansky, Ganzger & Partner wird das VbVG nur kurz angerissen.¹²³ Zu beachten ist hier ferner, dass diese Autoren ständige Rechtsfreunde des ÖBB-Konzerns sind und offenbar auch maßgeblich den „Österreichischen Corporate Governance Kodex mit Abweichungen des ÖBB-Konzerns“¹²⁴ mitgeschaffen haben.

Lansky und Kollegen halten fest, vor dem Hintergrund der Verbandsverantwortlichkeit sei es empfehlenswert, Vorsorge gegen entsprechende Straftaten von Entscheidungen mittels Compliance Maßnahmen zu treffen. Es sei Aufgabe des Managements entsprechende Organisationsstrukturen zu schaffen, die geeignet sind, Fehlverhalten auf Unternehmensleitungsebene zu verunmöglichen. Die Einführung eines Compliance Systems sei dann Strafbarkeit vermeidend, wenn die Inhalte eines implementierten Compliance Systems die wesentlichen technischen, organisatorischen oder personellen Maßnahmen umfassen, die für die Verhinderung solcher Taten erforderlich seien. Bei Einhaltung der *due care* auf Unternehmensleitungsebene könne Verbandsverantwortlichkeit ausscheiden.

Verbandsstrafrechtlich bedeutend sei auch die nachträgliche Einführung oder die Verbesserung des bestehenden Compliance Systems. Diesfalls könne die Strafverfolgungsbehörde gemäß § 18 VbVG von einer Verbandsverfolgung absehen oder mit diversioneller Erledigung vorgehen. Die Einführung eines Compliance Systems wirke zudem für die Bemessung der Verbandgeldbuße mildernd.¹²⁵

6.3 Exkurs: Corporate Governance Kodex, Sicherheitsbescheinigungen und -genehmigungen, Sicherheitsmanagementsystem

6.3.1 Corporate Governance Kodex

Die dargestellten Überlegungen der ÖBB-Rechtsanwälte sind richtig.

Zweifellos ist ein Corporate Governance Kodex auch Teil eines Compliance Systems. Der „Österreichische Corporate Governance Kodex mit Abweichungen des ÖBB-Konzerns“ regelt in Bezug auf Eisenbahnunfälle und die Verhinderung von Eisenbahnunfällen allerdings nichts.

Dazu kommt, dass sich in den ÖBB-Konzernlageberichten und Nachhaltigkeitsberichten, die insbesondere auch gelebter Ausdruck eines Corporate Governance Kodex sein sollen, keine Hinweise ergeben auf ein wesentliches GRI-(Global Reporting Initiative) Kernkriterium:

„Einhaltung der Gesetze - Wesentliche Bußgelder und Anzahl nicht-monetärer Strafen wegen Verstoßes gegen Rechtsvorschriften“. In einem Nachhaltigkeitsbericht wäre eine Liste von Unfällen zu erwarten, die analysiert wird und somit zeigt, dass mit dem Sicherheitsthema ernsthaft

¹²³ Lansky/Frankl/Salfenauer, 32 zu Pkt. 3.4, Der Einfluss des Verbandverantwortlichkeitsgesetzes

¹²⁴ Österreichischer Arbeitskreis für Corporate Governance (Hrsg), Bearbeitung (Einfügung der Abweichungen des ÖBB-Konzerns), ÖBB Holding AG, Österreichischer Corporate Governance Kodex mit Abweichungen des ÖBB-Konzerns, Stand: März 2013

¹²⁵ Lansky/Frankl/Salfenauer, 32

umgegangen wird. Dies ist aber notwendig, um aus den Fehlern zu lernen und künftig solche Unfälle derselben Art zu vermeiden.

Negative Rechtsfolgen bei Nichterreichung des (im übrigen nirgendwo normierten) Mindeststandards gelebter Corporate Governance Praxis gibt es in Österreich nicht. Dieser gegenwärtige „Österreichische Corporate Governance Kodex mit Abweichungen des ÖBB-Konzerns“ ist keine geeignete Grundlage, die Verbandsverantwortlichkeit eines ÖBB-Unternehmens nach einem Eisenbahnunfall auszuschließen oder zumindest mildernde Umstände zu schaffen.

6.3.2 Sicherheitsbescheinigung

Um Zugang zur Eisenbahninfrastruktur zu haben, muss seit der Richtlinie über die Eisenbahnsicherheit (RL 2004/49/BG) und deren Implementierung in §§ 37, 37 a bis d EISbG¹²⁶ jedes EVU über eine Sicherheitsbescheinigung Teil A und B verfügen.

Mit der Sicherheitsbescheinigung wird nachgewiesen, dass das EVU ein Sicherheitsmanagementsystem eingeführt hat (Teil A) und in der Lage ist, die in den TSI (Technische Spezifikationen für die Interoperabilität-Fähigkeit zur Zusammenarbeit von verschiedenen Systemen, Techniken oder Organisationen) festgelegten Anforderungen, das Gemeinschaftsrecht und die nationalen Sicherheitsvorschriften auf der tatsächlich benützten Eisenbahninfrastruktur auch einzuhalten (Teil B).

Damit soll sichergestellt sein, dass das EVU in der Lage ist, alle Risiken zu kontrollieren und somit einen sicheren Verkehrsbetrieb auf dem Netz zu leisten.¹²⁷

Bei grenzüberschreitenden Verkehrsdiensten genügt es, das Sicherheitsmanagementsystem in einem Mitgliedstaat zu genehmigen und der Genehmigung Gemeinschaftsgeltung zu verleihen (Teil A). Dagegen ist die Einhaltung nationaler Vorschriften in jedem Mitgliedstaat Gegenstand der zusätzlichen Bescheinigung Teil B.

6.3.3 Sicherheitsgenehmigung

Während ein EVU einer Sicherheitsbescheinigung bedarf, benötigt jedes EIU eine Sicherheitsgenehmigung iS §§ 38, 38 a bis d EISbG.¹²⁸

¹²⁶ BGBl I Nr.125/2006

¹²⁷ Siehe auch Art. 9 „Sicherheitsmanagementsysteme“ und Art. 10 „Sicherheitsbescheinigungen“ der RL 2004/49/EG und § 19 b EISbG; siehe hierzu auch *Kuntner/Waglechner*, Eisenbahnrecht³, § 37 EISbG, Rz 2

¹²⁸ BGBl I Nr.125/2006

Und es soll auch mit der Sicherheitsgenehmigung sichergestellt sein, dass EIU imstande sind, mit ihrem Betrieb von Haupt- oder auch vernetzten Nebenbahnen **alle** Risiken zu kontrollieren und somit einen sicheren Betrieb sicherzustellen.¹²⁹

6.3.4 Sicherheitsmanagementsystem

Es ist für jedes EIU und EVU, welches in Österreich tätig wird, davon auszugehen, dass es über eine aufrechte Sicherheitsgenehmigung bzw. -bescheinigung verfügt, verliehen von der Obersten Eisenbahnbetriebsbehörde im BMVIT. Die entsprechenden Antrags- und Genehmigungsunterlagen werden daher nach Eisenbahnunfällen im Regelfall nicht von besonderem Interesse sein.

Dies gilt aber mit Ausnahme des Sicherheitsmanagementsystems. Zur Unfallsanalyse in Richtung Verbandsverantwortlichkeit ist das Sicherheitsmanagementsystem, welches alle in Österreich tätigen EBU (EIU, EVU)¹³⁰ gemäß §§ 39, 39 a bis d EISbG implementiert¹³¹ haben müssen, sehr wohl wesentlich; im übrigen auch der von jedem EBU gemäß § 39 d EISbG jährlich zu erstellende Sicherheitsbericht.

Gemäß Art 9 der Eisenbahnsicherheits-RL berücksichtigt das Sicherheitsmanagementsystem die Folgen, die sich aus der betrieblichen Tätigkeit verschiedener EBU auf dem Netz ergeben und gewährleistet, dass alle EBU im Einklang mit den Sicherheitsvorschriften tätig sein können.

Ein ausgeklügeltes **und** auch entsprechend umgesetztes Sicherheitsmanagementsystem ist gewissermaßen eine Handlungsanleitung zur Vermeidung einer Haftung nach dem VbVG.

Die wesentlichen - insgesamt 10 - Bestandteile des Sicherheitsmanagementsystems sind in § 39 b EISbG dargestellt. § 39 a EISbG erklärt den Zweck des Sicherheitsmanagementsystems, soll doch dieses die Kontrolle aller Risiken im Bahnbereich einschließlich Instandhaltung, Materialbeschaffung und Vergabe von Dienstleistungsaufträgen berücksichtigen. Die sich darstellenden Risiken sind angemessen zu berücksichtigen.

Das Sicherheitsmanagementsystem ist alle fünf Jahre neu zu zertifizieren (§ 39c EISbG).

Es wird somit dem Rechtsanwender offenbar, dass die Dokumentation des Sicherheitsmanagementsystems, eingeschränkt auf die möglichen Unfallursachen, ein wichtiger Urkundenbeweis ist, ob das vom Unfall betroffene EBU zumindest im Sinne einer

¹²⁹ Siehe Art. 9 "Sicherheitsmanagementsysteme" iVm Art. 11 der RL 2004/49/EG und § 19b EISbG

¹³⁰ Da integrierte EBU keinen Netzzugang benötigen und auf ihren Netzen nur „eigene“ Eisenbahnfahrzeuge fahren, benötigen diese - zumindest derzeit noch - kein Sicherheitsmanagementsystem. Das könnte sich mit dem vierten Eisenbahnpaket ändern

¹³¹ BGBl I Nr.125/2006

Aufbauorganisation „theoretisch“ ordnungsgemäß aufgestellt ist in Bezug auf Technik, Organisation und Personal.

Wie die gelebte Praxis im konkreten Unfall ausgesehen hat (tatsächliche Ablauforganisation), ist natürlich dann noch gesondert zu prüfen.

6.4 Prüfschema für die Verbandsverantwortlichkeit im Eisenbahnwesen

Der Tatbestand der Verbandsverantwortlichkeit ist erfüllt, wenn

1.) durch die Tat Verbandspflichten verletzt worden sind, die den Verband treffen (§ 3 Abs 1 Z 2 VbVG)¹³² **und**

2.) entweder a) Entscheidungsträgertat des § 3 Abs 2 VbVG:

ein Entscheidungsträger die Tat rechtswidrig und schuldhaft begangen hat oder

b) Mitarbeitertat des § Abs 3 VbVG:

Mitarbeiter die Tat rechtswidrig verwirklicht haben und dabei die geforderte Sorgfalt außer acht gelassen haben (§ 3 Abs 3 Z 1 VbVG) und

die Begehung der Tat dadurch ermöglicht oder wesentlich erleichtert wurde, dass

Entscheidungsträger die nach den Umständen gebotene Sorgfalt außer acht gelassen haben,

insbesondere indem sie wesentliche technische, organisatorische oder personelle Maßnahmen zur Verhinderung solcher Taten unterlassen haben (§ 3 Abs 3 Z 2 VbVG)

Die Zusammenschau der §§ 1 bis 3 (§ 3: das „Herzstück des VbVG“¹³³) iVm §§ 13, 14, 18, 26 VbVG ergibt ein Prüfschema,¹³⁴ welches bezogen auf Eisenbahnunfälle aussieht wie folgt:

- Straftat? (§ 1 Abs 1 VbVG, siehe Kapitel 6.5.1)
- Verband? (§ 1 Abs 2 und 3 VbVG, siehe Kapitel 6.5.2)
- Verletzung von Verbandspflichten? (§ 3 Abs 1 Z 2 VbVG, siehe Kapitel 6.5.3)
- Werkzeug zur Identifizierung von Verbandspflichten (siehe Kapitel 6.5.4)
- Selbstschädigung (Verband ist alleiniges Opfer)? (siehe Kapitel 6.5.5)
- Mitarbeiter(anlass)tat? (siehe Kapitel 6.5.6)
 - a) Definition Mitarbeiter (§ 2 Abs 2 VbVG)
 - b) Mitarbeitertat – objektiv sorgfaltswidrige Tathandlung? (§ 3 Abs 3 Z 1 VbVG)

¹³² Vorsatztaten (Straftaten des § 3 Abs 1 Z 1 VbVG) sind bei Eisenbahnunfällen auszuschließen und werden daher im Prüfschema nicht berücksichtigt

¹³³ So ist § 3 VbVG treffend bezeichnet von *Hilf/Zeder* in WK² VbVG § 3 RZ 2

¹³⁴ Angelehnt an *Hilf/Zeder* in WK² VbVG § 3 RZ 5 und erweitert

- Risikoerhöhung durch Sorgfaltsverstoß/Sorgfaltspflichtverletzung eines Entscheidungsträgers? (siehe Kapitel 6.5.7)
 - a) Definition Entscheidungsträger und Delegationsproblematik (§ 2 Abs 1 VbVG)
 - b) Sorgfaltsverstoß in Bezug auf Leitungs-, Koordinations- und Aufsichtspflichten betreffend technische, organisatorische oder personelle Maßnahmen? (§ 3 Abs 3 Z 2 VbVG)
 - c) Risikoerhöhung: Ermöglichung – wesentliche Erleichterung? (§ 3 Abs 3 Z 2 VbVG)
- Ausnahmefall (direkte) Entscheidungsträgertat? (§ 2 Abs 2 VbVG, siehe Kapitel 6.5.8)
- Strafaufhebungs- und Strafausschließungsgründe? (siehe Kapitel 6.5.9)
- Verfolgungsermessensgründe? (§ 18 VbVG, siehe Kapitel 6.5.10)
- Zeitpunkt der Einleitung des Ermittlungsverfahrens gegen betroffene EBU (§ 13 VbVG, siehe Kapitel 6.5.11)
- Privatbeteiligtenanschluss im Verbandsverfahren (§ 14 VbVG, siehe Kapitel 6.5.12)
- Verständigungspflichten (§ 26 VbVG, siehe Kapitel 6.5.13)

6.5 Hilf/Zeder und eigene Rechtsansicht

Es gilt im Folgenden das VbVG speziell für den Rechtsanwender (Staatsanwälte, Rechtsanwälte, Strafrichter) auf Eisenbahnunfälle von EBU (EIU und EVU) erklärbar zu machen.

In diesem Sinne beschränkt sich der Verfasser dieser Studie bei seinen Zitaten im Wesentlichen auf den allen Staatsanwälten und Richtern zugänglichen Wiener Kommentar und ist dies auch durchaus als beabsichtigte Hommage an die beiden VbVG-Autoren Hilf und Zeder zu sehen, die beide maßgeblich das VbVG mitentwickelt haben.

6.5.1 Die Straftaten bei Eisenbahnunfällen – § 1 Abs 1 VbVG

Straftat im Sinne des VbVG ist eine nach einem Bundes- oder Landesgesetz mit gerichtlicher Strafe bedrohte Handlung. (Dass Eisenbahnverbände auch Finanzvergehen verwirklichen können – siehe § 1 Abs 1 letzter HS VbVG – und diese Taten dann uU ebenfalls den Sanktionen und Rechtsfolgen des VbVG unterliegen, wird in dieser Studie nicht näher beachtet.)

Eisenbahnunfälle bewirken Verletzungen und/oder Tötungen von Personen und/oder Beschädigungen von Sachen; in der Regel in großem Ausmaß, teilweise mit Beeinträchtigungen der Umwelt. Sofern natürliche Personen (Eisenbahnbedienstete) für Eisenbahnunfälle strafrechtlich verantwortlich sind, sind sie zu verurteilen wegen des Tatbestandes der fahrlässigen Tötung (Freiheitsstrafe (FS) bis zu einem Jahr – § 80 StGB), der fahrlässigen Körperverletzung (FS bis zu

drei Monaten bei leichter Körperverletzung und bis zu sechs Monaten bei schwerer Körperverletzung – § 88 StGB).

Die Anklagebehörden qualifizieren Eisenbahnunfälle „gerne“ als unter gefährlichen Verhältnissen zustande gekommen (§§ 81 und 88 Abs 4 2. DF StGB). Dann droht auf landesgerichtlicher Ebene FS bis zu drei Jahren im Fall der fahrlässigen Tötung unter besonders gefährlichen Verhältnissen und FS bis zu zwei Jahren im Fall der fahrlässigen Körperverletzung unter besonders gefährlichen Verhältnissen.

Bei Gefährdung einer „größeren“ Anzahl von Menschen¹³⁵ und/oder Zufügung eines Sachschadens im „großem“¹³⁶ Ausmaß erfolgt der Strafantrag der fahrlässigen Gemeingefährdung des § 177 Abs 1 StGB auf bezirksgerichtlicher Ebene (FS bis zu einem Jahr). Bei den Qualifikationen des § 177 Abs 2 StGB iVm § 170 Abs 2 StGB droht beim Tod eines Menschen oder schwerer Körperverletzungen einer „größeren Zahl“ von Menschen oder bei der in Not-Versetzung „vieler“ Menschen¹³⁷ eine FS bis zu drei Jahren und beim Tod einer „größeren Zahl“ von Menschen FS von sechs Monaten bis zu fünf Jahren.¹³⁸

Zugkollisionen lösen regelmäßig Ermittlungsverfahren nach § 177 StGB aus.

Die jeweilige Grundstraftat mit der dafür normierten Strafsanktion entscheidet gemäß § 4 Abs 3 VbVG über die **Anzahl der im Verbandsverfahren zu verhängenden Tagessätze**.

Die Höchstfreiheitsstrafe in einem Eisenbahnunfall beträgt bei fahrlässiger Gemeingefährdung gemäß § 177 Abs 2 StGB fünf Jahre. Somit kann einem belangten „Eisenbahn-Verband“ nach einem Eisenbahnunfall mit einer „größeren“ Anzahl von Toten in Verbandsverfahren eine Verbandsgeldbuße von maximal 100 Tagessätzen auferlegt werden.

Der Tagessatz ist gemäß § 4 Abs 4 VbVG mit jenem Betrag festzusetzen, der dem 360sten Teil des Jahresertrages entspricht oder diesen um höchstens ein Drittel über- oder unterschreitet.¹³⁹

¹³⁵ Unterschiedliche Qualifikationen für „größere“ Zahl: „drei bis zehn“ oder „ab zehn“, siehe *Mayerhofer* in *WK²*, StGB § 169, Rz 10 und *Fabrizy*, StGB § 169

¹³⁶ *Fabrizy*, StGB, § 177: ab Schadensausmaß von EUR 50.000,00

¹³⁷ „viele“ Menschen: „etwa 30“, siehe *Mayerhofer* in *WK²*, StGB § 169, Rz 10

¹³⁸ Nach wie vor lesenswert: *Kunst*, Unbestimmte Zahl- und Maßbegriffe im neuen StGB, *ÖJZ* 1975, 561ff

¹³⁹ *Hilf/Zeder* in *WK²* VbVG § 4 RZ 8 ff. definieren Ertragslage und wirtschaftliche Leistungsfähigkeit als die Überschüsse, die dem Verband grundsätzlich für Ausschüttungszwecke an die Eigentümer zur Verfügung stehen würden, also jenen Betrag, über den der Verband frei disponieren könnte, ohne dass seine betriebliche Tätigkeit gefährdet wird. Als Ausgleich für die hohe Manipulierbarkeit der Ertragslage (etwa durch Rückstellungen, Abschreibungen und andere Formen der Bilanzpolitik) habe daher der Gesetzgeber einen weiten Interpretationsspielraum eingeräumt, was unter Ertragslage zu verstehen sei und legte er daher auch die Periode nicht fest, für die die Ertragslage heranzuziehen sei. Da keine bestimmte Periode festgelegt sei, sei die Heranziehung der letzten Periode ebenso zulässig wie eine länger zurückliegende Periode.

Mindestens beträgt der Tagessatz jedoch EUR 50,00 und höchstens EUR 10.000,00. Somit ist die denkbar höchste Verbandsgeldbuße mit EUR 1 Mio begrenzt!

Dient der Verband gemeinnützigen, humanitären oder kirchlichen Zwecken – im Eisenbahnwesen nicht vorliegend (die Verankerung der Gemeinnützigkeit in den Unternehmenszwecken wäre aber bei EBU der öffentlichen Hand allenfalls denkbar) – ist der Tagessatz mit mindestens EUR 2,00 und mit höchstens EUR 500,00 festzusetzen.

6.5.2 Der Adressatenkreis des VbVG im Eisenbahnwesen – § 1 Abs 2 und 3 VbVG

Verbände im Sinne des § 1 Abs 2 und 3 VbVG sind alle juristischen Personen, die im Firmenbuch eingetragenen Personengesellschaften (KG/OG) und Europäische wirtschaftliche Interessensvereinigungen (EWIV).

Auch Bund, Länder und Gemeinden und andere juristische Personen sind gemäß § 1 Abs 3 Z 2 VbVG Rechtssubjekte des VbVG; es sei denn, die Straftat ist „in Vollziehung der Gesetze“ (in den EU-Rechtsakten bezeichnet als „in Ausübung hoheitlicher Rechte“¹⁴⁰) verübt worden. Es kommt also darauf an, ob eine Tätigkeit dem Bereich privatwirtschaftlichen oder hoheitlichen Handelns zuzurechnen ist. Die Grenzziehung erfolgt im Sinne des Amtshaftungsrechts.¹⁴¹

Klargestellt ist damit, dass **auch Staatsbahnen** (und Landesbahnen¹⁴² [EBU mit Gebietskörperschaften als Eigentümer]) **Normadressaten des VbVG** – somit Verbände sind.

So sind die Gesellschaften des ÖBB-Konzerns und die ÖBB Holding AG selbst zum Einen juristische Personen des Privatrechts. Wie wohl der Bund Eigentümer dieser Gesellschaften und des gesamten ÖBB-Konzerns ist, wird zum Anderen nicht direkt der Bund als Eigentümer tätig, noch handelt er – hier auch nicht mittelbar – in Vollziehung der Gesetze. Es liegt also keine Hoheitsverwaltung des Bundes vor, nicht einmal eine Privatwirtschaftsverwaltung des Bundes.

Aber auch die diversen Landesbahnen im (un)mittelbaren Eigentum der Länder sind Normadressaten des VbVG. Zwar werden diese Landesbahnen nicht alle von juristischen Personen des Privatrechts gehalten und geführt (wie z.B. NÖVOG[mbh], Wiener Lokalbahnen AG, Salzburg AG mit ua seiner Sparte „Salzburger Lokalbahnen“) sondern durchaus auch direkt durch die Gebietskörperschaft im Rahmen der Privatwirtschaftsverwaltung (etwa Steiermärkische Landesbahnen). Die Steiermärkischen Landesbahnen werden zwar durch einen Direktor geführt und vertreten. Wiewohl sie firmieren unter „Die Steiermärkischen Landesbahnen“ stellen sie sich auf den Standpunkt, dass der Landeshauptmann selbst bzw das Land Steiermark Unternehmensführer sei

¹⁴⁰ EBRV 994 BlgNR XXII. GP, Besonderer Teil, 17 und *Hilf/Zeder* in WK² VbVG § 1 RZ 23 - 25

¹⁴¹ *Hilf/Zeder* in WK² VbVG § 1 RZ 25

¹⁴² Die EU kennt in ihrem wording nur „Staatsbahnen“ und fasst damit unter diesem Begriff alle Bahnen im Eigentum der öffentlichen Hand zusammen.

und sie keine eigene Rechtspersönlichkeit haben.¹⁴³ Dennoch sind auch in diesem Fall – wenn die Argumentation der Steiermärkischen Landesbahnen diesbezüglich überhaupt rechtlich richtig sein sollte – , dass also direkt das Land Steiermark als Gebietskörperschaft, vertreten durch den Landeshauptmann der Steiermark, die Steiermärkischen Landesbahnen führe, die Steiermärkischen Landesbahnen bzw direkt das Land Steiermark Normadressat des VbVG.

Unbestritten ist nämlich wohl, dass das Land Steiermark jedenfalls im Rahmen der Privatwirtschaftsverwaltung das EBU „Steiermärkische Landesbahnen“ ausübt. Der Betrieb der Steiermärkischen Landesbahnen ist ebenso wie jener der „Steiermarkbahn“ (ein EBU der „Steiermärkische Landesbahnen“ nicht dem hoheitlichen Handeln zuzurechnen.

Dass die Interpretation, Staatsbahnen seien ebenfalls Normadressaten des VbVG, richtig ist, selbst wenn sie nicht als juristische Personen des Privatrechts geführt werden, sondern „direkt“ durch die Gebietskörperschaften, zeigt übrigens auch § 2 Abs 2 Z 4 VbVG.

Demgemäß unterliegen auch natürliche Personen, die aufgrund eines öffentlichen Dienst- oder sonst eines besonderen öffentlich-rechtlichen Rechtsverhältnisses¹⁴⁴ Arbeitsleistungen für den Verband erbringen, dem Mitarbeiterbegriff des § 2 Abs 2 VbVG.

6.5.3 Verletzung von Verbandspflichten – § 3 Abs 1 Z 2 VbVG

Gemäß § 3 Abs 1 Z 2 VbVG ist ein Verband für eine Straftat verantwortlich, wenn durch die zugrundeliegende Straftat Pflichten verletzt worden sind, die den Verband treffen.

„Welche Pflichten das im Einzelnen sind, kann nur aus dem Tätigkeitsbereich des Verbandes erschlossen werden. Beschäftigt der Verband Arbeitnehmer, so ist er dazu verpflichtet, diese vor Gefahren zu bewahren; produziert er Waren, so hat er Umweltverschmutzungen hintanzuhalten; vertreibt er Waren oder Dienstleistungen, so muss er darauf achten, dass diese seinen Kunden keine Schäden verursachen.“¹⁴⁵

Die Pflichten eines Verbandes hängen von dessen konkretem Tätigkeitsbereich und den damit verbundenen betriebstypischen Risiken ab.¹⁴⁶

Verbandspflichten finden sich in einschlägigen Gesetzen, Verordnungen, Bescheiden (Auflagen), Verträgen, aber auch in allgemeinen Schutzgesetzen und allgemeinen Verkehrssicherungspflichten, Pflichten zur Gefahrenüberwachung, Produktbeobachtungs-,

¹⁴³ So etwa die Verantwortung der Steiermärkischen Landesbahnen im später eingestellten VbVG-Ermittlungsverfahren zum Eisenbahnunfall vom 09.11.2010 „Verschub auf Nebenanschlussbahn“, siehe Anhang I und Kapitel 7.9

¹⁴⁴ Zum weiten Begriff dieser Gesetzesbestimmung (auch Soldaten, Zivildienstleistende, Strafgefangene) siehe *Hilf/Zeder* in WK² § 2 VbVG RZ 25

¹⁴⁵ EBRV 994 Blg XXII. GP, Zu § 3, 21

¹⁴⁶ *Hilf/Zeder* in WK² § 3 VbVG RZ 15

Warn- und Rückrufflichten,¹⁴⁷ also sämtliche Pflichten in Verbindung mit der Verantwortung für Gefahrenquellen¹⁴⁸ und der Einhaltung der betrieblichen Sicherheit von Unternehmen; in diesem Zusammenhang auch der Pflicht, ordnungsgemäß ein- und weitergeschulte Eisenbahnbedienstete in ordnungsgemäßer Anzahl zu verwenden.

Einschlägige, generelle Rechtsquellen im Eisenbahnwesen konkretisieren und ergänzen die allgemeinen Verbandspflichten von EBU. Zu erwähnen sind hier insbesondere:

- das EisbG, die EisbVO, EisbBBV, EKVO, TFVO und EisbEPV
- das **ArbeitnehmerInnenschutzrecht** mit dem ASchG, AZG, Arbeitsruhegesetz, der EisbAV, der AVO Verkehr
- **Normen, die sich die EBU** aufgrund gesetzlicher und behördlicher Vorgaben **selbst geben** und sich teilweise auch behördlich genehmigen lassen müssen (Dienstvorschriften, Dienstanweisungen, Dienstbehalte, Handbücher, Richtlinien, Checklisten, Erläuterungen etc.¹⁴⁹)

Eine **Dienstvorschrift** ist gemäß § 7 EisbVO eine allgemeine Anordnung eines EBU. Dienstvorschriften sind gemäß § 21a Abs 3 EisbG behördlich zu genehmigen.

Eine **Dienstanweisung** wiederum konkretisiert gemäß § 8 EisbVO die in Dienstvorschriften getroffenen allgemeinen Anordnungen.

- die zahlreichen, für einen Außenstehenden fast unübersehbaren **Normen von Normungsinstituten**

Wenn bei einem Eisenbahnunfall Arbeitnehmer verletzt worden sind bzw. bei einem Unfall zumindest die körperliche Integrität von Arbeitnehmern gefährdet worden ist, ermittelt das **Verkehrs-Arbeitsinspektorat** (VAI) als zuständige Spezialbehörde, die der Anklagebehörde und dem Gericht mit dem Know-how ihrer Eisenbahntechniker und Eisenbahnjuristen die Aufbereitung des Eisenbahnunfalles, somit die Ermittlungen und Beweisaufnahmen, wesentlich erleichtern kann.

In seinem Schreiben vom 31.05.2013¹⁵⁰ an den Verfasser dieser Studie bringt der Leiter des VAI, Ministerialrat Dr. *Reinhard Kuntner*, die Sache auf den Punkt, wenn er darauf hinweist, dass sowohl das EisbG als auch das ASchG organisatorische Bestimmungen vorgeben, die die Einhaltung der Sicherheitsvorschriften durch das EBU sicherstellen sollen.

¹⁴⁷ *Hilf/Zeder* in WK² § 3 VbVG RZ 14

¹⁴⁸ *Steininger*, Verbandsverantwortlichkeitsgesetz, § 3 Rz 24 spricht idZ vom „Überwachungsgaranten“

¹⁴⁹ Diese Normen regeln allerdings nicht nur den sicheren Betrieb und Agenden des Arbeitnehmerschutzes, sondern auch den Schutz Dritter

¹⁵⁰ Siehe Anhang IV

So verlange das EibG beispielsweise Nachweise des EVU „über Vorkehrungen zur Gewährleistung des Betriebes hinsichtlich Ausbildung der Eisenbahnbediensteten, Wartung der Schienenfahrzeuge und Betriebsvorschriften (§ 37a EibG) und Nachweise des Eisenbahninfrastrukturunternehmens über den sicheren Betrieb der Eisenbahnanlagen, der Betriebsmittel und des sonstigen Zugehört (§ 38a EibG).

Ebenso verlangt beispielsweise das ArbeitnehmerInnenschutzgesetz (ASchG) vom Eisenbahnunternehmen im Rahmen der sogenannten Organisationsverpflichtung die Veranlassung aller Maßnahmen zur Verhütung arbeitsbedingter Gefahren, zur Information und zur Unterweisung sowie die Bereitstellung einer geeigneten Organisation und der geeigneten Mittel (§ 3 ASchG)....

Aus der Sicht des Verkehrs-Arbeitsinspektorates stehen daher auch die Bestimmungen des Verbands-Verantwortlichkeitsgesetzes in einem logischen und systematischen Zusammenhang zu den angeführten Rahmenbedingungen, weil sie im Regelfall ein Organisationsversagen, also eine Verletzung der gesetzlich vorgegebenen organisatorischen Rahmenbedingungen, überprüfen.“

Kuntner weist im zitierten Schreiben ausdrücklich darauf hin, dass die Einhaltung von Bestimmungen des ASchG „regelmäßig auch in einem Spannungsverhältnis zu wirtschaftlichen Zielen des Eisenbahnunternehmens“ stehe und daher organisatorische Versäumnisse „jedenfalls auch immer im Rahmen des Verbands-Verantwortlichkeitsgesetzes strafrechtlich überprüft werden“ sollten.

Werden ausnahmsweise bei einem Unfall keine Arbeitnehmerschutzbestimmungen verletzt, also beispielsweise nur Fahrgäste und/oder fremdes Eigentum im groben Ausmaß (dann: Tatbestand des § 177 Abs. 1 StGB) beeinträchtigt, wird die Anklagebehörde ohne Hilfestellung durch das VAI (allenfalls unterstützt durch einen eisenbahntechnischen Sachverständigen, der auch den entsprechenden eisenbahnrechtlichen Überblick zu haben hat) eigenständig zu überprüfen haben,¹⁵¹ inwiefern Verbandspflichten zum Schutz Dritter durch den Eisenbahnunfall verletzt worden sind.

Natürlich sind dabei auch stets die ersten vier Teile des EibG (gegebenenfalls auch die EibVO, EibBBV und insbesondere stets die anzuwendenden Normen) zu überprüfen, insbesondere das 8. bis 10. Hauptstück des dritten Teils (Sicherheitsbescheinigung, Sicherheitsgenehmigung, Sicherheitsmanagementsystem)¹⁵² auf allfällige Gesetzesverletzungen des betroffenen EBU.

Bei jedem Eisenbahnunfall sollte das betroffene EBU aufgefordert werden, sämtliche mit dem Eisenbahnunfall in Zusammenhang stehenden Teile des Sicherheitsmanagementsystems

¹⁵¹ Die Untersuchungsberichte der SUB-Schiene werden idR aus zweierlei Gründen nicht verwertet werden können:

- a) aufgrund chronischen Personalmangels stehen die endgültigen Untersuchungsberichte nur selten bereits während des Ermittlungsverfahrens zur Verfügung;
- b) die Untersuchungsberichte dürfen aufgrund der derzeitigen Gesetzeslage bei sonstiger Nichtigkeit nicht als Beweismittel zum Nachteil des/der Beschuldigten verwertet werden (§ 15 Abs. 5 UUG)

¹⁵² Siehe Kapitel 6.3

vorzulegen. Ereignet sich ein Unfall mit einem Güterwagen (beispielsweise selbstständiges Öffnen einer Wagentür während der Fahrt; dadurch Ladegutverlust und Verletzung von Personen), sind vom beteiligten EVU das Wagenuntersuchungskonzept und auch die letzten Prüfberichte der beteiligten Wartungseinrichtungen und Wagenmeister anzufordern.

Ist am Eisenbahnunfall ein Sonderfahrzeug mitbeteiligt (also kein herkömmliches Eisenbahnfahrzeug, das dem Transport von Personen oder üblichen Gütern dient), wird das EVU jedenfalls auch den bzw. die Bescheide zur Bauartgenehmigung und Betriebsbewilligung vorzulegen haben zur Überprüfung der Einhaltung von Bescheidauflagen.

Gleiches gilt (nämlich Bescheidvorlage) für EIU bei Infrastruktureinrichtungen, die allenfalls den Unfall mitbewirkt haben; detto für Anschlussbahnen.

6.5.4 Werkzeug zur Identifizierung von Verbandspflichten

Das vorhergehende Kapitel „Verletzung von Verbandspflichten bedarf ob der Vielfältigkeit von möglichen Verbandspflichtenverletzungen eines ergänzenden „Re-Checks“.

In der einleitenden Problembewusstmachung hat der Verfasser dieser Studie aufgezeigt, dass sich dem ermittelnden Staatsanwalt mangels Einblicks in das Eisenbahnwesen meist gar keine Fragen stellen, inwiefern die Verbandsverantwortlichkeit des beteiligten EBU überhaupt gegeben sein sollte. An Ermittlungsergebnissen stehen dem Staatsanwalt vorerst nur die polizeilichen Erhebungen zur Verfügung und meist auch Untersuchungsberichte der beteiligten EBU. Dass die Untersuchungskommission des beteiligten EBU daran interessiert sein wird, eigene Organisationsfehler nicht zu offenbaren, muss dem Staatsanwalt bewusst sein; ebenso aber auch, dass die erhebenden Polizisten meist genauso unerfahren in Eisenbahnangelegenheiten sind wie die Anklagebehörde. Die vorliegenden Ermittlungsergebnisse erwecken in den allermeisten Fällen den Eindruck, dass hier ausschließlich menschliches Versagen im Bereich der unmittelbar beim Betrieb tätigen Eisenbahnbediensteten vorliegt, also ein Versagen des TFzF, des Fahrdienstleiters, des Verschiebers etc. In keinem einzigen der in Kapitel 7 dargestellten Eisenbahnunfälle offenbart sich von vornherein ein Fehler auf Entscheidungsträgerebene.

Um überhaupt die möglichen Verbandspflichtverletzungen identifizieren zu können, erscheint es wichtig, dass sich der Rechtsanwender folgende Fragen stellt:

1. Hat sich bereits ein diesem Eisenbahnunfall vergleichbarer Unfall in Österreich ereignet?

Ist diese Frage zu bejahen, ist dies als Indiz dafür zu werten, dass diese Abweichung vom unfallfreien Sollbild systemisch bedingt sein könnte, es Fehler in der ex ante vorzunehmenden Risikobetrachtung und Risikoanalyse des EBU gibt und noch dazu das betroffene EBU auf den seinerzeit beim Vorunfall erkannten Fehler nicht adäquat reagiert hat.

Das betroffene EBU wird aufzufordern sein, seine jährlichen **Sicherheitsberichte** (§ 39 d EISbG) der Anklagebehörde vorzulegen.

Die Untersuchungsberichte der SUB-Schiene sind über das Internet allgemein zugänglich und war es ausdrückliche Absicht der EU anlässlich der Schaffung der Richtlinie über die Eisenbahnsicherheit¹⁵³ das Sicherheitsniveau zu heben in der Art und Weise, dass allen EBU die Erkenntnisse aus einem Eisenbahnunfall zukommen. Daher ist unter anderem in § 39b Abs 1 Z 6 EISbG auch normiert worden, dass Teil des verpflichtenden Sicherheitsmanagementsystems auch Vorkehrungen für einen ausreichenden Informationsfluss nicht nur innerhalb der Unternehmensorganisation, sondern auch zwischen den Unternehmensorganisationen zu schaffen sind, die dieselbe Schieneninfrastruktur nutzen.

Gleichzeitig wird der Rechtsanwender gut beraten sein, sich eine diesbezüglich objektive Auskunft auch bezuschaffen von der SUB-Schiene, der Eisenbahnsicherheitsbehörde und – sofern Arbeitnehmer eines EBU bei diesem Eisenbahnunfall beeinträchtigt worden sind – auch vom Verkehrs-Arbeitsinspektorat.

Diese Informationen müssen bei diesen drei Stellen, aber auch beim betroffenen EBU aufliegen, weil gemäß § 39b Abs. 1 Z. 7 und 8 EISbG Teil des Sicherheitsmanagementsystems Verfahren und Formate für Dokumentierung von Sicherheitsinformationen und Bestimmung von Kontrollverfahren zur Sicherung der Konfiguration von entscheidenden Sicherheitsinformationen sind und Verfahren, die sicherstellen, dass Unfälle, Störungen, Beinaheunfälle und sonstige gefährliche Ereignisse gemeldet, untersucht und ausgewertet werden und die notwendigen Vorbeugungsmaßnahmen ergriffen werden.

Sollte das betroffene EBU dem Rechtsanwender diesbezüglich keine Dokumentation vorlegen können, ist bereits dies als Organisationsfehler zu betrachten.

Eine Zusatzfrage ist idZ an das betroffene EBU zu stellen:

Was hat das EBU zur Vermeidung eines solchen Eisenbahnunfalles wie strafgegenständlich eingetreten bisher getan?

2. Liegt ein Verstoß gegen den Stand der Technik vor?

Ob die unfallsgegenständliche Betriebsanlage, die unfallsbeteiligten Eisenbahnfahrzeuge dem Stand der Technik entsprechen, klärt der eisenbahntechnische Sachverständige, nachdem die Anklagebehörde den betroffenen EBU (EIU und EVU) die entsprechenden Pläne, Genehmigungen etc. abverlangt hat.

Gemäß § 39b Abs 1 Z 3 EISbG als Teil des Sicherheitsmanagementsystems hat das EBU Verfahren zur Einhaltung des Standes der Technik zu entwickeln sowie Verfahren, die sicherstellen, dass die

¹⁵³ RL 2004/49/EG

technischen und betrieblichen Normen sowie hoheitlichen Vorgaben während der gesamten Lebenszeit des verwendeten Materials erfüllt werden.

Angesichts des seit Jahren im Eisenbahnwesen bestehenden Kosten- und Einsparungsdrucks hat der Rechtsanwender ferner zu ermitteln, ob und wenn ja betriebliche „Erleichterungen“ im Laufe der Zeit beim konkreten Eisenbahnunfall zu Lasten der Sicherheit eingetauscht worden sein könnten und außerdem, ob das EBU, das sich betriebliche Erleichterungen „genehmigt“ hat oder sogar auch eisenbahnbehördlich hat genehmigen lassen, diese betrieblichen Erleichterungen mit anderen EBU koordiniert hat (Wechselwirkung EIU - EVU). Zu denken ist hier etwa an reduzierte Durchrutschwege und nicht eingebaute Sicherheitseinrichtungen¹⁵⁴.

Das Verkehrs-Arbeitsinspektorat wird zu technischen Fragen kompetente Auskunftsstelle sein, weil es einerseits Übersicht über Koordinationsverstöße gegen das ASchG, als auch andererseits Koordinationsverstöße gegen eisenbahnrechtliche Vorschriften hat (z.B. §§ 9, 39 und 59 EisbG) und auch Überblick über den Stand der Technik, gepaart mit dem eisenbahnrechtlichen Spezialwissen.

3. Wie sieht für den durch den Eisenbahnunfall betroffenen Bereich die Unternehmensorganisation aus?

Das Sicherheitsmanagementsystem schreibt den EBU folgendes vor:

- Sicherheitsordnung (§ 39b Abs 1 Z 1 EisbG)
- Unternehmensorganisation betreffend Erhaltung und Verbesserung der Sicherheit (§ 39b Abs 1 Z 2 EisbG) und der Informationsflüsse innerhalb der Unternehmensorganisation und zwischen Unternehmensorganisationen, die dieselbe Schieneninfrastruktur nutzen (§ 39b Abs 1 Z 6 EisbG)
- Verfahren und Methoden für Risikobewertungen und -kontrolle, insbesondere für den Fall geänderter Betriebsbedingungen oder neuem Material (§ 39b Abs 1 Z 4 EisbG)
- Verfahren und Formate für die Dokumentierung von Sicherheitsinformationen (§ 39b Abs 1 Z 7 EisbG)
- Verfahren zur Sicherstellung notwendiger Vorbeugungsmaßnahmen gegen Unfälle, Störungen, Beinaheunfälle (§ 39b Abs 1 Z 8 EisbG)

Die entsprechenden Fragen sind zu stellen an das betroffene EBU, an die Eisenbahnsicherheitsbehörde und – wiederum, wenn Arbeitnehmer beeinträchtigt worden sind – an das Verkehrs-Arbeitsinspektorat.

¹⁵⁴ Siehe Kapitel 7.3 - „ZAML-Irrtum“ und Kapitel 7.13 - „Dienstweisung zur Ausschaltung einer Sicherheitseinrichtung“

4. Fragen das Personal betreffend:

Sind die betroffenen Eisenbahnbediensteten in Bezug auf das vom Sollbild abweichende Unfallereignis ordnungsgemäß geschult/ordnungsgemäß wiederholend geschult/ordnungsgemäß kontrolliert und insbesondere auch ordnungsgemäß ausgewählt worden (siehe hierzu § 36 EisBBV als auch die TFVO und EisbEPV)?

Entsprechen die Einsatzbedingungen des Personals den rechtlichen Vorgaben (AZG, ARG, ASchG inklusive technischer Arbeitnehmerschutz, [etwa KennzeichnungsVO] und Arbeitsschutzrahmen? Inwiefern ist das eingesetzte Personal durch Beaufsichtigungs- und Kontrollmaßnahmen vor Ort/am Arbeitsplatz/in der Arbeitsstätte diesbezüglich überprüft worden (wenn Kontrollmaßnahmen, in welcher Regelmäßigkeit)?

War angesichts des Unfalles überhaupt ausreichendes und ausreichend qualifiziertes Personal eingesetzt (siehe § 36 EisBBV iVm. § 5 EisbVO)?

Diese Fragen sind dem betroffenen EBU zu stellen und zur leichteren Überprüfung der Richtigkeit der gelieferten Angaben insbesondere auch dem Verkehrs-Arbeitsinspektorat und der im BMVIT eingerichteten Eisenbahnsicherheitsbehörde.

Gemäß § 39b Abs 1 Z 5 EisbG hat das EBU geeignete Schulungsprogramme vorzuweisen, ebenso Verfahren, die die Aufrechterhaltung der Qualifikationen sicherstellen und auch, dass deren Tätigkeiten qualifikationsgerecht ausgeführt werden.

Bei all diesen Fragen hat der Rechtsanwender gegenüber dem EBU auf die Dokumentation der Antworten zu bestehen. Diese Dokumentationsverpflichtung ergibt sich aus § 39b Abs. 2 EisbG, wo nicht nur die Dokumentation aller wesentlichen Bestandteile des Sicherheitsmanagementsystems verpflichtend vorgesehen ist, sondern auch die Beschreibung der Zuständigkeitsverteilung innerhalb der Unternehmensorganisation („interessant“ für eine Identifikation des zuständigen Entscheidungsträgers) und die Bescheinigung, inwiefern sichergestellt ist, dass die Eisenbahnbediensteten die ihnen überbundenen Tätigkeiten zur Gewährung der Sicherheit des Betriebes der Eisenbahn auszuführen haben, sodass insgesamt das Sicherheitsmanagementsystem fortlaufend verbessert wird.

Wichtig ist zu überprüfen, inwiefern die einzelnen, für den Unfall bedeutsamen Teile des Sicherheitsmanagementsystems auch in der konkreten Situation **in die Praxis umgesetzt** worden sind und wenn nein, wer hierfür verantwortlich ist.

Zusammengefasst: Der Rechtsanwender hat sich alle Informationen zu besorgen, was das EIU bzw. das EVU zur Vermeidung eines solchen gerade zu bearbeitenden Unfalles unternommen hat.

Der ermittelnde Staatsanwalt sollte sein Denken (ohnedies nur iS der Vorgaben des § 3 Abs. 3 Z2 VbVG) revolutionieren: Selbstverständlich ist bei jedem Eisenbahnunfall das mögliche Versagen des „kleinen“ Eisenbahnbediensteten nach wie vor zu überprüfen.

Der Staatsanwalt hat aber vom ersten Ermittlungsschritt an mit der gleichen Zielstrebigkeit zu ergründen, ob nicht

- unterlassene oder mangelhafte technische Maßnahmen
- mangelhafter Organisationsaufbau und Organisationsablauf
- mangelhafte Personalschulung oder ein rechtswidrig verursachter Personalengpass

den möglichen menschlichen Fehler des Eisenbahnbediensteten erst ermöglicht haben.

Dem Staatsanwalt muss bewusst sein, dass seine diesbezügliche Ermittlungsarbeit sehr wichtig ist. Er hat es durchaus in der Hand, mit einem sorgfältigen Ermittlungsverfahren die Voraussetzung zu schaffen, dass sich kein Unfall derselben oder ähnlichen Art mehr ereignet!

Auch wenn dem Staatsanwalt und dem Richter das Eisenbahnwesen grundsätzlich fremd sein sollten: Der beigezogene eisenbahntechnische Sachverständige darf niemals die Funktion des (un)heimlichen Richters erlangen. Einerseits ist jener mit der VbVG-Materie nicht hinreichend vertraut und weiß daher nicht, in welche Richtung zu ermitteln ist. Andererseits sind auch - wie noch zu Kapitel 8.7 darzustellen sein wird - die eisenbahntechnischen Sachverständigen immer wieder in ihrem Fachgebiet überfordert.

6.5.5 Keine Verbandsverantwortlichkeit bei Selbstschädigung

Hilf/Zeder führen aus, dass sich „lediglich aus dem Zweck des Gesetzes sowie der Genese des VbVG“ erschließe, dass Taten, die Rechtsgüter des Verbandes selbst beeinträchtigen, nicht die strafrechtliche Verantwortlichkeit des Verbandes herbeiführen können.¹⁵⁵

Dies bedeutet aber nicht, dass ein Eisenbahnverband sanktionslos bleiben kann, wenn unter anderem auch dessen Rechtsgüter beim Eisenbahnunfall geschädigt worden sind.

Die richtigen Überlegungen von *Hilf/Zeder* werden sich in der Eisenbahnunfallspraxis kaum auswirken. Aufgrund der strikten Trennung zwischen EIU und EVU werden zwangsläufig selbst bei einem Eisenbahnunfall, wo kein Personenschaden eintritt, regelmäßig auch Sachschäden in großem Ausmaß (§ 177 Abs 1 StGB) an den Rechtsgütern jenes anderen EBU eintreten, welches mit seinen Eisenbahnbediensteten für den Eisenbahnunfall nicht (mit)verantwortlich ist.

¹⁵⁵ *Hilf/Zeder* WK² VbVG, § 3 RZ 19

Wenn also beispielsweise ein Güterzug entgleist (weitere Annahme: der Güterzug ist unbeladen ohne Güter dritter Personen), dann wird regelmäßig ein Schaden nicht nur an den Eisenbahnfahrzeugen des EVU auftreten, sondern auch an der Infrastruktur des EIU (Gleisoberbau und/oder Gleisunterbau, Signale und Signalmasten, Oberleitung etc.). Regelmäßig wird bei einem solchen „harmlosen Eisenbahnunfall“ ein Sachschaden in erheblichem Ausmaß an der Eisenbahninfrastruktur vorliegen, der den Tatbestand des § 177 Abs 1 StGB erfüllen könnte.

Eine Verbandsverantwortlichkeit wird also nur dann von vornherein auszuschließen sein, wenn erheblicher Sachschaden (und eben kein Personenschaden) nur auf Seiten jenes EBU vorliegt, deren Eisenbahnbedienstete alleine den Unfall verwirklicht haben.

6.5.6 Die Mitarbeiter(anlass)tat – § 2 Abs 2 VbVG iVm § 3 Abs 3 Z 1 VbVG

6.5.6.1 Mitarbeiter – § 2 Abs 2 VbVG

Mit der Interpretation des Mitarbeiterbegriffes im Sinne von § 2 Abs 2 VbVG gibt es im Eisenbahnwesen keine Interpretationsprobleme.

Regelmäßig bedienen sich die EBU zur Erfüllung ihrer Aufgaben Personen, die im Verhältnis zum EBU in einem Arbeits-, Lehr- oder anderen Ausbildungsverhältnis oder zumindest als arbeitnehmerähnliche oder überlassene Arbeitskräfte tätig werden (§ 2 Abs 2 Z 1 und 3 VbVG).

Verstöße von Mitarbeitern eventueller vom Verband wirtschaftlich unabhängiger Subauftragnehmer lassen sich nicht unter die Mitarbeitertat des § 3 Abs 3 VbVG subsumieren.¹⁵⁶ Die Prüfung der wirtschaftlichen Unabhängigkeit ist präzise vorzunehmen, um Scheinkonstruktionen zur Umgehung des verbandsrechtlichen Mitarbeiterbegriffes hinten zu halten.

Für die dem auftraggebenden Verband tatsächlich fremden Arbeitnehmer/arbeitnehmerähnlichen Personen haftet der Subauftraggeber als Verband.

Hinsichtlich des auftraggebenden Verbandes ist in solchen Fällen aber dennoch zu überprüfen, ob er nicht doch verbandsrechtlich zu belangen ist. Dies kann der Fall sein, wenn seine Entscheidungsträger eisenbahnrechtliche und/oder arbeitnehmerschutzrechtliche Koordinationspflichten verletzt haben (Entscheidungsträgertat iS § 3 Abs 2 VbVG).

6.5.6.2 Objektiv sorgfaltswidrige Tathandlung – § 3 Abs 3 Z 1 VbVG

Die Erfüllung des Tatbildes durch Mitarbeiter genügt. Keine Rolle spielt es, ob der/die Mitarbeiter subjektiv in der Lage war(en), die objektiv gebotene Sorgfalt einzuhalten. Eine schuldhafte Begehung der Tat durch den/die Mitarbeiter ist somit nicht erforderlich für die Sanktionierung eines Verbandes bei den Fahrlässigkeitsdaten der Eisenbahnunfälle.

¹⁵⁶ *Hilf/Zeder* in WK² VbVG § 2 RZ 26, siehe auch *Hilf/Zeder* in WK² VbVG § 2 RZ 20: Arbeitnehmerbegriff iS § 1 Abs 1 DHG und § 51 Abs 1 und 3 ASGG

Es dürfen aber keine Rechtfertigungsgründe und Strafaufhebungsgründe auf Mitarbeiterseite vorliegen.¹⁵⁷

Wird der beim Eisenbahnunfall objektiv sorgfaltswidrig handelnde Eisenbahnbedienstete getötet (Annahme: er ist der einzige „Mitarbeitertäter“), hindert der Tod dieses Eisenbahnbediensteten die Verfolgung des Verbandes nicht.¹⁵⁸

Zumal bei der Entscheidungsträgertat der konkrete Entscheidungsträger namentlich nicht feststehen muss (siehe gleich unten Kapitel 6.5.7) ist davon auszugehen, dass es auch nicht notwendig ist, einen namentlich bekannten Mitarbeiter zu ermitteln. Es muss genügen, wenn dieser auf einen bestimmten Personenkreis eingeschränkt werden kann.

6.5.7 Risikoerhöhung durch Sorgfaltsverstoß eines Entscheidungsträgers

6.5.7.1 Entscheidungsträger und Delegationsproblematik – § 2 Abs 1 VbVG

Keine Auslegungsprobleme bereitet § 2 Abs 1 Z 1 und Z 2 VbVG, wenn dort Geschäftsführer, Vorstandsmitglieder, Prokuristen oder aufgrund organschaftlicher oder rechtsgeschäftlicher Vertretungsmacht in vergleichbarer Weise dazu befugte Personen, die den Verband nach außen vertreten können (= Personen mit Generalhandlungsmacht, Vertretungsmacht für eingeschränkte Tätigkeitsbereiche ist nicht ausreichend, wohl aber eine Beschränkung auf einzelne Niederlassungen¹⁵⁹) und Mitglieder des Aufsichtsrates oder des Verwaltungsrates als Entscheidungsträger definiert sind.

Probleme bereitet hingegen schon eher in § 2 Z 2 die Wortfolge, wer „sonst Kontrollbefugnisse in leitender Stellung ausübt“ und Z 3 VbVG, wer „sonst maßgeblichen Einfluss auf die Geschäftsführung des Verbandes ausübt“.

Die Literatur versteht unter **Kontrollorganen** im Sinne des VbVG Personen, die im Unternehmensverband eingegliedert sind (also nicht externe Personen: Berater) und zwar beispielsweise Leiter einer Revisionsabteilung und allgemein Personen, die die Möglichkeit haben, in die Verwaltung bzw. Organisation des Verbandes einzugreifen, wobei bei größeren Organisationen die Kontrollbefugnis für Teilbereiche mit einem gewissen Umfang ausreicht. Wesentlich ist, dass die Kontrolle tatsächlich ausgeübt wird (oder nach Ansicht des Verfassers dieser Studie jedenfalls die Kompetenz zur Kontrolle besteht). Die Befugnis dazu reicht nicht aus, wobei hierauf kein strenger Maßstab anzulegen ist.¹⁶⁰

¹⁵⁷ Hilf/Zeder in WK² VbVG § 3 RZ 36

¹⁵⁸ Hilf/Zeder in WK² VbVG § 3 RZ 39

¹⁵⁹ Hilf/Zeder in WK² VbVG § 2 RZ 8

¹⁶⁰ Boller, Die strafrechtliche Verantwortlichkeit von Verbänden nach dem VbVG (2007) 137 sowie Hilf/Zeder in WK² VbVG § 2 RZ 16

Die Bestimmung „**Personen mit maßgeblichen Einfluss auf die Geschäftsführung**“ ist ein vom Gesetzgeber durchaus gewünschter Auffangtatbestand. Darunter sind leitende Angestellte im Sinne des § 74 Abs 3 StGB zu verstehen, im Konzernverhältnis aber auch leitende Führungskräfte einer Muttergesellschaft, die zu Entscheidungsträgern der Tochter werden.¹⁶¹

Betriebsleiter iSd § 21 EisbG und § 9 EisbVO, zuständig für die Sicherheit und die Ordnung des Betriebes einer Eisenbahn sind idR nicht Mitglieder der Geschäftsführungs- und Vorstandsebene. Anders als in Deutschland sind in Österreich Betriebsleiter nur „angestellte Berater“ der Geschäftsführer/Vorstände. Sie haben auch keine Personalhoheit.¹⁶² Aufgrund ihrer wesentlich stärkeren eisenbahngesetzlichen Sonderstellung in Deutschland sind die Betriebsleiter dort aber Entscheidungsträger.¹⁶³

Geschäftsbereichsleiter (Führungskräfte 1) und unter Umständen Geschäftsfeldleiter (Führungskräfte 2) sind aber wohl Entscheidungsträger. Dies gilt nicht mehr für Bereichsleiter (Führungskräfte 3) und Führungskräfte vor Ort (Sämtliche sind die der Arbeitnehmerschutzbehörde gemeldeten, überörtlichen Sicherheitskräfte gemäß § 3 Abs 6 ASchG.)

Ergibt die für jeden Anlassfall vorzunehmende rechtliche Beurteilung, dass diese eisenbahntypische Personengruppe der Führungskräfte 1 und 2 nicht Entscheidungsträger sind, weil sie im betroffenen EBU bezüglich der vorzunehmenden Verrichtungen in einem Unterordnungsverhältnis stehen, liegt dann aber keine wirksame Pflichtenübertragung vor und somit bleibt der übertragende Entscheidungsträger in seiner Kontrollpflicht.¹⁶⁴

Zu Beginn der Ermittlungen wird es sich empfehlen, vom belangten Verband ein Organigramm abzuverlangen mit der Darstellung der für den betroffenen Betriebsablauf verantwortlichen Personen in absteigender Reihenfolge samt Funktionsbeschreibungen (Aufgabenprofile).

Der konkrete Entscheidungsträger muss namentlich nicht feststehen. Die Verbandsverantwortlichkeit soll nicht daran scheitern, dass im konkreten Fall ungeklärt bleibt, welcher Entscheidungsträger die Verbandstat begangen hat. Gerade in einem solchen Fall soll das Verbandsstrafrecht ebenfalls eingreifen.¹⁶⁵

Mit denselben Überlegungen sollte damit den gerade bei großen EBU sowohl unabsichtlich als auch absichtlich (mit Blick auf das VbVG) angeordneten und durchgeführten **Delegationen** von

¹⁶¹ *Boller*, 139ff und *Hilf/Zeder* in WK² VbVG § 2 Rz 18

¹⁶² Personalhoheit: Auswahl, Ausbildung, Weiterbildung und Training, Überwachung

¹⁶³ So jedenfalls die Rechtsmeinung in Deutschland, siehe *Gürtler* in Gesetz über Ordnungswidrigkeiten (München 2012) § 130 Rz 7

¹⁶⁴ *Steininger*, Verbandsverantwortlichkeitsgesetz, § 3 Rz 45

¹⁶⁵ *Hilf/Zeder* in WK² VbVG § 3 Rz 30

Verbandspflichten auf Mitarbeiter unterer Ebenen oder gar Auslagerungen an Externe (Lieferanten, Konsulenten, Unternehmensberater etc.) wirksam begegnet werden können.

Steininger weist zu Recht daraufhin, dass grundsätzlich - wie er sich ausdrückt - nur „**disponible**“ **Pflichten von der Entscheidungsträgerebene auf die Mitarbeiterenebene wirksam übertragen** werden können.¹⁶⁶

Die Wahrnehmung, Ausübung und Kontrolle von Verbandspflichten stellen keine disponiblen Aufgaben dar. *Steininger* stellt klar, dass Pflichtendelegationen zwar beispielsweise in § 9 Abs 2 VStG vorgesehen sind und in § 9 Abs 1 GewO (und [Anmerkung des Verfassers dieser Studie] auch § 3 Abs 6 ASchG oder speziell für das Eisenbahnwesen § 9 EisBVO). Nach den diesbezüglichen Rechtsquellen seien aber der Unternehmer bzw die juristische Person selbst für die Einhaltung der Rechtsvorschriften verantwortlich.¹⁶⁷ Dadurch dass sie einen verantwortlichen Beauftragten bestellen können, der an ihrer Stelle verwaltungsstrafrechtlich handelt, ändere sich nichts an der Entscheidungsträgerstellung des Vorstandes/der Geschäftsführung. Eine umfassend wirksame Pflichtenübertragung iS der Entledigung aller Verantwortung liege nur vor, wenn der Beauftragte in keinem Unterordnungsverhältnis bezüglich der vorzunehmenden Verrichtungen stehe.

Steininger ist vorbehaltlos beizupflichten. Anzumerken ist, dass der Beauftragte, der in keinem Unterordnungsverhältnis bezüglich der vorzunehmenden Verrichtungen steht, außerdem dann selbst wieder Entscheidungsträger ist, weil er dann maßgeblichen Einfluss auf die Geschäftsführung iS § 2 Abs 1 Z 3 VbVG ausübt und nicht mehr Mitarbeiter iS des VbVG ist.

Wenn – wie in der Praxis zu beobachten sein soll – eine umfassende Pflichtenübertragung verbunden mit der Entledigung aller Verantwortung von Entscheidungsträgerebene auf Mitarbeiterenebene stattfindet, so ist diese verbandsstrafrechtlich als nicht gesetzt zu betrachten und somit unwirksam.

Anzumerken ist ferner, dass Leitungs-, Aufsichts- oder Kontrollpflichten niemals „disponible“ Pflichten sind, sondern solche des zwingenden Rechts. Damit ist aber auch klargestellt, dass Auslagerungen solcher Pflichten an Externe verbandsrechtlich unbeachtlich sind. Der auftraggebende Verband wird nicht frei seiner Verantwortung. Er haftet weiterhin, wobei uU noch die strafrechtliche Haftung des auftragnehmenden Verbandes hinzutritt.

Jede andere Interpretation erscheint unrichtig, könnte doch jeder Eisenbahnverband willkürlich die Verantwortung nach dem VbVG dadurch unterlaufen, indem er die Verantwortung für die

¹⁶⁶ *Steininger*, *Verbandsverantwortlichkeitsgesetz*, Kommentar (Linde-Verlag), § 3 VbVG, Rz 43 - 46, insb. Rz 43

¹⁶⁷ Siehe Wortlaut des § 9 Abs 1 EisbVO: „Der verantwortliche Betriebsleiter hat unbeschadet der Verantwortung des Eisenbahnunternehmens für die Sicherheit und Ordnung ... zu sorgen.“

technischen, organisatorischen oder personellen Maßnahmen im Sinne des § 3 Abs 3 Z 2 VbVG auf Manager der unteren Ebenen oder externe Unternehmer auslagert.

Große EBU wären ferner bei einer solchen Delegation gegenüber kleineren EBU gleichheitswidrig privilegiert, haben doch entsprechend große EBU ungleich mehr personelle und finanzielle Möglichkeiten, die VbVG-Aufgaben der Vorstands-/Geschäftsführungsebene (wesentliche technische, organisatorische oder personelle Maßnahmen zur Verhinderung von Straftaten) auf Mitarbeiterenebene weit unterhalb der Vorstands-, Geschäftsführer-, Prokuristenebene oder auf externe Ebenen weit außerhalb der Vorstands-, Geschäftsführer-, Prokuristenebene auszulagern.

Es wäre auch unsinnig, wenn der Verband die ihn treffenden Verbandspflichten zulässigerweise auf Entscheidungsträger überwälzen darf, die Entscheidungsträger sich aber wiederum dieser Garantienpflichten durch Überwälzung auf untere oder externe Ebenen entledigen, also für Gefahrenquellen nicht verantwortlich sind und somit der Verband bei kluger „Verbandsdelegation“ stets straflos bleibt.

Zu beachten ist ferner, dass die Verlagerung „*der Verantwortung zu tief nach unten*“ und/oder eine undurchsichtige Verantwortungsverteilung ohnedies unwirksame Maßnahmen zur Umgehung der Verbandsverantwortlichkeit sind, weil solche Maßnahmen einen verbandsmäßig zu ahndenden Organisationsmangel darstellen.¹⁶⁸

Klar ist weiters, dass die strafrechtliche Verantwortlichkeit des Verbandes nur ausgelöst wird, wenn der Entscheidungsträger die Tat in seiner Funktion als Entscheidungsträger des Verbandes begeht.¹⁶⁹

Verursacht beispielsweise der Vorstand eines EVU während der „Erhaltungsfahrt“ seines Triebfahrzeugführer-Scheines einen Unfall rechtswidrig und schuldhaft und ist dieser Eisenbahnunfall nicht auch auf eine Sorgfaltspflichtverletzung auf Entscheidungsträgerebene zurückzuführen, die risikoerhöhend für den Eisenbahnunfall war, wird die Verbandsverantwortlichkeit nicht ausgelöst. Es ist das Strafverfahren nur gegen den Triebfahrzeugführer einzuleiten, der zufällig auch Vorstand des EVU ist. Das EVU ist verbandsmäßig nicht zu belangen.

6.5.7.2 Sorgfaltsverstoß/Sorgfaltspflichtverletzung eines Entscheidungsträgers – § 3 Abs 3 Z 2 VbVG

Alle Maßnahmen (nicht nur technische, organisatorische und personelle; siehe Gesetzeswortlaut des § 3 Abs 3 Z 2 VbVG: „ ..., *insbesondere* indem sie wesentliche technische, organisatorische oder personelle Maßnahmen ...“) zur Tatverhinderung sind zu setzen, soweit sie nach den Umständen geboten und zumutbar sind.

Solche Maßnahmen sind beispielsweise Richtlinien, Schulungen, Wartungen, Überwachung der

¹⁶⁸ So Gürtler, Gesetz über Ordnungswidrigkeiten (München 2012) § 130 Rz 14

¹⁶⁹ Hilf/Zeder in WK² VbVG § 3 RZ 29

Pflichten zur sicheren Betriebsführung, Stichproben und dergleichen mehr, wobei nur die Unterlassung wesentlicher Maßnahmen zur Verbandsverantwortlichkeit führen soll.¹⁷⁰

Unter Sorgfaltsverstoß, auch Sorgfaltspflichtverletzung, fasst der Verfasser dieser Studie die Außerachtlassung der nach den Umständen gebotenen und zumutbaren Sorgfalt zusammen, insbesondere indem Entscheidungsträger „wesentliche technische, organisatorische oder personelle Maßnahmen zur Verhinderung solcher Taten unterlassen haben“.

Der Begriff Organisationsverschulden oder Organisationspflichtverletzung erscheint zwar griffiger, deckt aber vom Wortsinn her eher nur die Unterlassung „organisatorischer Maßnahmen“ ab (*Hilf/Zeder* sprechen von einer Organisationspflichtverletzung¹⁷¹ und verstehen darunter Leitungs-, Koordinations- und Überwachungs(Kontroll)plichtverletzungen).

Der Sorgfaltsmaßstab ergibt sich aus den im Kapitel 6.5.3 (Verletzung von Verbandspflichten) dargestellten Rechtsnormen, Verkehrsnormen oder subsidiär aus dem hypothetischen Verhalten des mit den rechtlich geschützten Werten verbundenen Menschen aus dem Verkehrskreis des Täters, die es im EBU einzuhalten bzw. auch umzusetzen gilt.

So sind generelle Rechtsakte (Gesetze, Verordnungen, Normen) und individuelle Rechtsakte (Bescheide) entsprechend umzusetzen und/oder auch zu konkretisieren in jenen Normen, die sich die EBU selbst zu geben haben (die in Kapitel 6.5.3 erwähnten Dienstvorschriften, Dienstanweisungen, Dienstbefehle, Handbücher, Richtlinien, Checklisten, Erläuterungen etc.).

Dies ist Ausfluss der **Leitungspflicht**,¹⁷² weil die Entscheidungsträger sowohl für die Unternehmensorganisation (organisatorische Maßnahmen), also den Betriebsaufbau, als auch den sicheren Betriebsablauf (= Arbeitsvorgang iS des ASchG) verantwortlich sind.

Teil der Leitungspflicht ist ferner, den Mitarbeitern geeignete Ressourcen und dem technischen Stand entsprechende Arbeitstätten und Arbeitsmittel zur Verfügung zu stellen (technische Maßnahmen).

Zur Leitungspflicht gehört ebenfalls die Auswahl der für den sicheren Betriebsablauf geeigneten Mitarbeiter, deren Einweisung samt Ausbildung, Wissenserhaltung und Weiterbildung in der notwendigen Anzahl (personelle Maßnahmen).

Die **Koordinationspflicht** umfasst nicht nur die Absicherung von unternehmenseigenen Schnittstellen, sondern auch insbesondere zu Dritten (andere EBU, mit denen das EBU zusammenwirkt, Subauftragnehmer, Kunden, unbeteiligte Dritte, aber auch beispielsweise Einsatzorganisationen wie Polizei, Bundesheer, Rettung, Feuerwehr).

¹⁷⁰ *Hilf/Zeder* in WK² VbVG § 3 RZ 41 - 43

¹⁷¹ *Hilf/Zeder* in WK² VbVG § 3 RZ 33

¹⁷² Siehe *Hegnon*, Aufsicht als Leitungspflicht, Corporate Compliance Zeitschrift 2009, 57f

Die **Aufsichtspflicht** erstreckt sich über die technischen, organisatorischen und personellen Maßnahmen im Sinne einer stichprobenartigen, jederzeit möglichen Überprüfung, deren Intensität von der Gefahreneigtheit abhängt.¹⁷³

In der Regel begründen die Sorgfaltspflichtverletzungen technischer, organisatorischer oder personeller Natur „**Systemfehler**“, weil hier durch eine unterlassene generelle Maßnahme (z.B. auch begangen durch Schaffung „gefährlicher“ Dienstanweisungen¹⁷⁴) eine Gefahrenquelle für einen bestimmten Bereich geschaffen wird, die sich jederzeit an verschiedensten Örtlichkeiten jenes Bereiches in Form eines Unfalles auswirken kann.

Welche Maßnahmen bzw Vorkehrungen geboten und zumutbar sind, ist im Einzelfall zu prüfen.

Entscheidende Faktoren sind unter anderem die Art, Größe, Struktur und Branchenzugehörigkeit des Verbandes, die Gefährlichkeit des Tätigkeitsbereiches, die Ausbildung und Verlässlichkeit der Mitarbeiter,¹⁷⁵ wobei aber anzumerken ist,¹⁷⁶ dass ein großes strukturiertes EBU auf Schnittstellenproblematiken innerhalb des eigenen Unternehmens und gegenüber anderen Unternehmen besonders zu achten hat. Gerade große EBU haben nämlich Sorgfalt zu legen auf die Gefahren, die typischerweise mit dem Betrieb großer Unternehmen verbunden sind. Die Größe eines EBU, welches möglicherweise konzernartig aufgesplittet ist, ist daher ausdrücklich kein „Entlastungsfaktor“.

Wenn *Hilf/Zeder* darauf verweisen, dass Richtlinien für die unterschiedlichen Faktoren der verwaltungsrechtlichen Judikatur entnommen werden können¹⁷⁷, ist diese zusammengefasst wie folgt zu zitieren:

VwGH 30.3.1982, Z. I 81/11/0087:

„Bei zunehmendem Betriebsumfang ist es Pflicht des Unternehmers, der naturgemäß persönlich nicht mehr sämtlichen Überwachungsaufgaben nachkommen kann, durch ein ausreichend dichtes und zulänglich organisiertes Netz von ihrerseits wieder überwachten Aufsichtsorganen dafür zu sorgen, dass die im Unternehmen von den Beschäftigten zu beachtenden Vorschriften diesen nicht nur bekannt sind, sondern auch tatsächlich im Einzelfall eingehalten werden (Hinweis E 9.10.1979, 2762/78).“

VwGH 30.3.1982, Z. I 81/11/0087:

„Die Norm des § 9 Abs. 1 AZG dient dem gesundheitlichen SCHUTZ der Dienstnehmer, zu deren Gunsten diese Vorschrift erlassen wurde, weshalb der

¹⁷³ Ebenfalls *Hegnon*, Aufsicht als Leitungspflicht, Corporate Compliance Zeitschrift 2009, 57f

¹⁷⁴ Siehe etwa Kapitel 7.13 (Dienstanweisung zur Ausschaltung einer Sicherheitseinrichtung)

¹⁷⁵ *Hilf/Zeder* in WK² VbVG § 3 RZ 4, die EBRV 994 Blg Nr. XXII. GP 23 zitierend

¹⁷⁶ Ganz im Gegensatz zur Anfragebeantwortung der Bundesministerin für Justiz (Kapitel 5.5 und 5.6)

¹⁷⁷ *Hilf/Zeder* in WK² VbVG § 3 RZ 42

Dienstgeber dafür zu sorgen hat, dass die gesetzlichen Vorschriften eingehalten werden.“

VwGH 23.04.1982, GZ 2984/80

„Überträgt ein Unternehmer die Besorgung einzelner Angelegenheiten anderen Personen, dann ist das mangelnde Verschulden im Sinne des § 5 Abs. 1 VStG dadurch nachzuweisen, dass alle Maßnahmen getroffen wurden, die unter den vorhersehbaren Verhältnissen die Einhaltung der gesetzlichen Vorschrift mit gutem Grund erwarten lassen. Der Umstand, dass das Unternehmen über eine so große Zahl von Zweigniederlassungen und Filialen verfügt, dass dem strafrechtlich Verantwortlichen persönlich eine ausreichende Überwachung der Einhaltung der gesetzlichen Vorschrift nicht möglich ist, reicht nicht hin, die Schuldlosigkeit des Verantwortlichen anzunehmen. In einem solchen Fall ist durch ein ausreichend dichtes und zulänglich organisiertes Netz dafür zu sorgen, dass die im Unternehmen zu beachtenden Vorschriften den Betroffenen nicht nur bekannt sind, sondern auch tatsächlich im Einzelfall eingehalten werden.“

VwGH 15.02.1994, GZ 92/05/0074, VwGH 24.06.1994 GZ 94/02/0235

„Insbesondere liegt Fahrlässigkeit des Entscheidungsträgers vor, wenn sich der Entscheidungsträger nicht davon überzeugt, ob sein Auftrag im Sinne des Gesetzes befolgt worden ist. Der Geschäftsführer/Vorstand, der sich in erster Linie mit Akquisition, Leitungsmaßnahmen, Finanzierung, Personal etc. befasst, hat den Bevollmächtigten (in diesem Fall für Baustellenüberwachung) zu beaufsichtigen.“

VwGH 29.06.1999 GZ 98/14/0172

„Die Argumentation mit fehlendem Auswahlverschulden geht fehl. Die Kontrollpflichten und Kontrollmechanismen sind derart einzurichten, dass der zur Vertretung einer juristischen Personen Berufene die Tätigkeit der von ihm beauftragten Personen in solchen Abständen überprüft, die es ausschließen, dass die Verletzung von (in jedem Fall abgabenrechtlichen Pflichten) auszuschließen ist.“

VwGH 18.11.2003, ZI 2001/03/0342:

„Der gemäß § 9 VStG Verantwortliche muss bei der Beaufsichtigung der eingesetzten Mitarbeiter mit der erforderlichen Sorgfalt über die Einhaltung verwaltungsstrafrechtlicher Normen im Tätigkeitsbereich des Unternehmens wachen. Maßgeblich ist, ob der Beschwerdeführer als Verantwortlicher gemäß § 9 Abs. 2 VStG alle Maßnahmen getroffen hat, die unter den vorhersehbaren Verhältnissen die Einhaltung der gesetzlichen Vorschriften im Tätigkeitsbereich des Unternehmens mit gutem Grund erwarten lassen. Die bloße Erteilung von Weisungen reicht nicht hin, entscheidend ist deren wirksame Kontrolle, wobei vom strafrechtlich Verantwortlichen

die entsprechenden Maßnahmen zur Kontrolle bzw. das von ihm angewendete diesbezügliche Kontrollsystem jeweils darzulegen sind.“

VwGH 25.01.2005, ZI 2004/02/0293:

„Ist es möglich, dass Arbeitnehmer „des Öfteren“ ungesichert arbeiten, ohne dass dies trotz des eingerichteten „Kontrollsystems“ überhaupt bemerkt wird, so kann jedenfalls nicht von einem wirksamen Kontrollsystem, das die Einhaltung der (arbeitnehmerschutzrechtlichen) Vorschriften mit gutem Grund erwarten lässt, ausgegangen werden.“

VwGH 25.01.2005, ZI 2004/02/0293:

„Bloß stichprobenartige Überprüfungen der Baustellen und die Erteilung von Weisungen reichen für das geforderte Bestehen eines wirksamen Kontrollsystems zur Hintanhaltung von Verstößen gegen Arbeitnehmerschutzvorschriften ebenso wenig wie eine Verwarnung für den ersten festgestellten Verstoß aus (vgl VwGH 20.12.1996, ZI 93/02/0306).“

Die Sorgfaltsanforderungen an die Entscheidungsträger dürfen aber nicht überspannt und unrealistisch werden. Gradmesser hierfür ist immer die Eigenverantwortlichkeit des Mitarbeiters unter der Voraussetzung, er wurde ordnungsgemäß geschult, weitergebildet, hatte die notwendigen Kapazitäten zur Verfügung (zeitlich, materiell) sowie die notwendigen Durchgriffs- und Entscheidungsmöglichkeiten.

Dort aber, wo das rechtswidrige Verhalten des Mitarbeiters Folge eines fehlenden Risikobewusstseins ist oder das Ergebnis mangelhafter Organisation oder mangelhafter Aufgabenverteilung oder auch Überforderung eines gewissenhaften Mitarbeiters, ist die Zurechnung zum Verband stets zu bejahen.¹⁷⁸

6.5.7.3 Risikoerhöhung – § 3 Abs 3 Z 2 VbVG

Gemäß § 3 Abs 3 Z 2 VbVG ist **Voraussetzung für die Verbandsverantwortlichkeit** nur, dass die Begehung der Anlasstat in Folge von Entscheidungsträgerfehlern **ermöglicht oder wesentlich erleichtert** wurde.

Hinsichtlich des Zusammenhanges zwischen Sorgfaltspflichtverletzung auf Entscheidungsträgerebene und Mitarbeiter(anlass)tat wird vom Gesetz nicht auf ein strenges Kausalitätserfordernis abgestellt; es wird vielmehr die Risikoerhöhung für ausreichend erachtet.¹⁷⁹ Es genügt, wenn die Sorgfaltspflichtverletzung die Anlasstat erleichtert hat.

¹⁷⁸ Boller, Die strafrechtliche Verantwortlichkeit von Verbänden nach dem VbVG (2007) 185ff

¹⁷⁹ Hilf/Zeder in WK² VbVG, § 3 RZ 45

Auch in den EBRV ist ausdrücklich dargestellt, dass lediglich eine Risikoerhöhung vorliegen muss. Nicht gefordert werden soll hingegen der Nachweis, dass die gebotene Sorgfalt die Tat tatsächlich verhindert hätte.¹⁸⁰

6.5.8 Ausnahmefall (direkte) Entscheidungsträgertat

Der typische Eisenbahnunfall wird durch einen oder mehrere Mitarbeiter ausgelöst, der/die unmittelbar am Betrieb der Eisenbahn beteiligt ist/sind.

Allerdings sind auch Eisenbahnunfälle denkbar (wenn auch selten), die durch einen Entscheidungsträger tatbestandsmäßig rechtswidrig und schuldhaft begangen werden - ohne dass noch ein Mitarbeiter an der Verwirklichung des Unfalles beteiligt ist.

In diesen Fällen ist dem Entscheidungsträger/den Entscheidungsträgern (sei er oder seien sie auch nicht bestimmbar) die **tatbestandsmäßige, rechtswidrige und schuldhafte Begehung der Tat** nachzuweisen.

Dies ist denkbar bei technischen Gebrechen. So sind gemäß § 39b Abs 1 Z 3 EibG (Teil des Sicherheitsmanagementsystems) Verfahren zu entwickeln, mit denen sichergestellt wird, dass bestimmte Normen und Vorgaben während der gesamten Lebensdauer des verwendeten Materials erfüllt werden oder gemäß § 39 Abs 1 Z 4 EibG Verfahren und Methoden für Risikobewertungen und Maßnahmen zur Risikokontrolle.

Ist also beispielsweise das Wagenuntersuchungskonzept fehlerbehaftet und kommt es infolge der dadurch zu großen Wartungsintervalle oder zu geringen Wartungsarbeiten zum Bruch einer Achse oder zum unbeabsichtigten Öffnen einer Wagentür und in weiterer Folge ohne Dazwischentreten eines Mitarbeiters zu einem Unfall¹⁸¹, liegt eine Entscheidungsträgertat iS § 3 Abs 2 VbVG vor.

Erinnert sei auch an die Ausführungen in Kapitel 6.5.6.1.

Dort wurde ausgeführt, dass für die dem auftraggebenden Verband tatsächlich fremden Arbeitnehmer/arbeitnehmerähnlichen Personen der Subauftraggeber als Verband haftet, dass hinsichtlich des auftraggebenden Verbandes in solchen Fällen aber dennoch zu überprüfen ist, ob er nicht doch verbandsrechtlich zu belangen ist. Dies kann der Fall sein, wenn seine Entscheidungsträger eisenbahnrechtliche und/oder arbeitnehmerschutzrechtliche Koordinationspflichten verletzt haben.

¹⁸⁰ EBRV 994 Blg. Nr. XXII. GP, Besonderer Teil, Zu § 3, 23: Auch ist irrelevant, ob der Entscheidungsträger damit gerechnet hat oder damit hätte rechnen müssen, dass die Unterlassung der Vorkehrungen die Tat erleichtert hat.

¹⁸¹ Siehe Kapitel 7.10 -„Rübentransporter“

Der Praxisfall „Hobbyeisenbahner“ in Kapitel 7.5 zeigt auf, dass beispielsweise auch Eisenbahnunfälle infolge Verletzung allgemeiner Verkehrssicherungspflichten eine Entscheidungsträgersat iS § 3 Abs 2 VbVG darstellen können.

6.5.9 Strafaufhebungs- und Strafausschließungsgründe

Diesbezüglich ist im VbVG, sofern man nicht rechtsdogmatisch unkorrekt das Verfolgungsermessen der Staatsanwaltschaft zu § 18 VbVG auch unter Strafaufhebungs- und Strafausschließungsgründen normiert, nichts geregelt.

Zweifellos gelten aber die Strafaufhebungs- und Strafausschließungsgründe des StGB auch für das VbVG und deren Normadressaten.

6.5.10 Das Verfolgungsermessen der Staatsanwaltschaft – § 18 VbVG

Dem Verband steht das Recht auf Verfahrenseinstellung wegen Geringfügigkeit gemäß § 191 StPO ebenso zu wie einer natürlichen Person.¹⁸²

Darüber hinaus kann die Staatsanwaltschaft gemäß § 18 VbVG von der Verfolgung eines Verbandes aus weiteren Geringfügigkeits- und prozessökonomischen Erwägungen absehen oder zurücktreten.¹⁸³ Schon die Überschrift des § 18 „Verfolgungsermessen“ signalisiert im Unterschied zur StPO, dass Verbände iS des Opportunitätsprinzips gegenüber natürlichen Personen privilegiert sind.¹⁸⁴

Abwägungskriterien sind die Schwere der Tat, das Gewicht der Verbandspflichtverletzung, das Gewicht des Sorgfaltsverstoßes, die Folgen der Tat, das Verhalten des Verbandes nach der Tat (z.B. teilweise oder vollständige Schadenswiedergutmachung oder zumindest ernstliches Bemühen darum durch den Verband, aber auch jede andere positive Verhaltensweise, wie die Kooperation bei der Tataufklärung oder das Setzen von Präventionsmaßnahmen), die zu erwartende Höhe einer über den Verband zu verhängenden Geldstrafe, bereits eingetretene oder unmittelbar absehbare rechtliche Nachteile des Verbandes oder seiner Eigentümer aus der Tat (Schadensgutmachung, verwaltungsbehördliche Maßnahmen, strafrechtliche Sanktionierung).¹⁸⁵

Bei solchen Geringfügigkeitskriterien und prozessökonomischen Erwägungen, gepaart mit Strafzweckerwägungen¹⁸⁶ ist der belangte Eisenbahnverband und somit auch das belangte EBU

¹⁸² *Hilf/Zeder* in WK² VbVG, § 3 RZ 27

¹⁸³ *Hilf/Zeder* in WK² VbVG, § 18 RZ 1 und 2

¹⁸⁴ So im wesentlichen *Hilf*, Das österreichische Unternehmensstrafrecht (VbVG) - Konzept und erste Erfahrungen, AnwBl 2013, 415 (416)

¹⁸⁵ *Hilf/Zeder* in WK² VbVG, § 18 RZ 6

¹⁸⁶ *Hilf/Zeder* in WK² VbVG, § 18 RZ 1

gegenüber einer natürlichen Person unverhältnismäßig privilegiert. Aber hierzu hat sich der Gesetzgeber entschieden, was zu akzeptieren ist.

Gewisse Abhilfe bietet außerdem § 18 Abs 2 VbVG, dass von der Verfolgung jedoch nicht abgesehen oder zurückgetreten werden darf, wenn diese aus spezialpräventiven oder generalpräventiven Gründen nicht geboten ist oder eine Verfolgung des Verbandes „sonst wegen besonderen öffentlichen Interesses“ geboten erscheint.

Dennoch räumt aber selbst § 18 Abs 2 VbVG dem Staatsanwalt einen weiten Ermessungsspielraum ein und kann ein solcher gut das allenfalls mangelnde persönliche Engagement des Staatsanwaltes überdecken.

Hilf/Zeder merken zum Ausnahmetatbestand des „besonderen öffentlichen Interesses“ an, dass der Gesetzgeber diesen nicht näher definiert hat. § 18 Abs 2 Z 3 VbVG bleibe unklar und es dränge sich der Verdacht einer Leerformel auf. Das in den EBRV BlgNR XXII.GP, 34 angeführte Beispiel vermöge aber ein wenig Licht ins Dunkel zu bringen.¹⁸⁷

In der Regierungsvorlage¹⁸⁸ wird generell zu § 18 VbVG ausgeführt:

Die Einführung einer Verantwortlichkeit von Verbänden für Straftaten sei eine tiefgreifende Neuerung und bedeute Neuland für die Verfolgungsbehörden aber auch für die Wirtschaft. Wie wohl sich die Verantwortlichkeit von Verbänden am Individualstrafrecht orientiere, unterscheide sie sich von diesem doch insoweit, als dem Aspekt in der Prävention eine noch größere Bedeutung zukomme als dort: Einerseits könne von Verbänden erwartet werden, dass sie aktive Maßnahmen ergreifen, um der Begehung von Taten entgegenzuwirken, über die sie verantwortlich gemacht werden könnten. Andererseits seien auch die vorgeschlagenen Sanktionsmöglichkeiten (Weisungen, Diversion) noch stärker zukunftsorientiert (und damit präventiv) ausgerichtet als im Individualstrafrecht.

Vor diesem Hintergrund biete sich im Verfahren gegen Verbände an, vom traditionellen Anklagezwang abzugehen und der Anklagebehörde – innerhalb gewisser Grenzen – die Befugnis einzuräumen, Opportunitätserwägungen in die Entscheidung einfließen zu lassen, ob ein Verband verfolgt werden soll.

Der Ministerialentwurf habe als Voraussetzung für ein Absehen oder einen Rückgriff von der Verfolgung das Kriterium vorgeschlagen, ob der Ermittlungs- und Verfolgungsaufwand zur Bedeutung der Sache oder zu der zu erwartenden Sanktion außer Verhältnis stehe. Weitere Überlegungen seien in der Folge auf eine noch breitere Basis gestellt worden. Bei der Beurteilung der Bedeutung der Sache werde auf alle Umstände der Tat zu achten sein, insbesondere auf deren Folgen und die damit entstandene Sozialstörung, aber etwa auch auf die Schwere der

¹⁸⁷ *Hilf/Zeder* in WK² VbVG, § 18 RZ 11 ff.

¹⁸⁸ EBRV 994 BlgNR XXII. GP, Besonderer Teil, Zu § 18, 34 f.

Sorgfaltsverstöße. Im Rahmen der Abschätzung der Sanktion könne auch berücksichtigt werden, ob zu erwarten sei, dass eine Geldbuße einbringlich sein werde.

Vor allem im bezirksgerichtlichen Verfahren werde diese Unverhältnismäßigkeit oft gegeben sein, sodass dort eine Verfolgung eines Verbandes in vielen Fällen nicht angezeigt sein werde. Die in § 18 Abs 2 Z 1 und 2 VbVG angeführten Ausnahmetatbestände entsprächen den aus dem Individualstrafrecht wohl bekannten spezial- und generalpräventiven Gründen, die keiner näheren Erläuterung bedürften.

Der in Zahl 3 angeführte Ausnahmetatbestand des besonderen öffentlichen Interesses mache den Kern des Verfolgungsermessens aus: Denn welche öffentliche Interessen im Einzelfall die Verfolgung angezeigt erscheinen lassen, könne abstrakt nicht umschrieben werden. Ein Anwendungsfall des öffentlichen Interesses könnte ein in die Zuständigkeit des Bezirksgerichtes fallendes Delikt sein, bei dem aber eine zwischenstaatliche Verpflichtung besteht, eine Verantwortlichkeit von Verbänden vorzusehen. Bei einem solchen Delikt wäre es nicht erstrebenswert, würde quasi routinemäßig jedes Verfahren gegen einen Verband eingestellt.

Öffentliches Interesse werde nicht mit medialer Aufmerksamkeit gleichzusetzen sein.

Soweit die Regierungsvorlage mit ihren erläuternden Bemerkungen.

Aus den zitierten Gesetzesmaterialien geht immerhin hervor, dass der in § 18 Abs 2 Z 3 VbVG angeführte Ausnahmetatbestand des besonderen öffentlichen Interesses eine Verfolgung auch dann notwendig macht, wenn keine spezial- oder generalpräventiven Gründe für eine Verfolgung vorliegen.

Positiv ist ferner die sich ergebende authentische Interpretation, dass ein besonderes öffentliches Interesse eine zwischenstaatliche Verpflichtung sein könnte, eine Verantwortlichkeit von Verbänden vorzusehen, selbst wenn eben diese spezial- oder generalpräventiven Gründe keine Verfolgung notwendig machen.

Im übrigen ist zu bedenken, dass bei Eisenbahnunfällen idR sehr gravierende und gleich mehrere Rechtsgutverletzungen stattfinden. Gerade bei einem solchen Verkehrsmittel, das von so vielen Menschen benützt wird, wird hierdurch ein Grad der Sozialstörung erreicht, dass die Anklagebehörde nach jedem einzelnen Eisenbahnunfall sich veranlasst sehen sollte, zu prüfen, inwiefern eine Verbandspflichtverletzung oder Sorgfaltsverletzungen den Eisenbahnunfall verursacht, ermöglicht oder zumindest erleichtert haben.

Die drei geltenden europarechtlichen Eisenbahnpakete¹⁸⁹ lassen gar keinen Zweifel daran, dass es der Wille der europäischen Union ist, seine Mitgliedsstaaten u.a. zu einer größeren Sicherheit und allen erdenklichen Maßnahmen zur Reduzierung von Eisenbahnunfällen zu verpflichten. Werden gegen Eisenbahnunternehmen Verbandsverantwortlichkeitsverfahren voreilig eingestellt oder

¹⁸⁹ Siehe Kapitel 2

Ermittlungsverfahren gar nicht einmal eingeleitet, wird diese europarechtliche Verpflichtung verletzt - und § 18 VbVG ist damit nicht sinnvoll ausgelegt.

Die seinerzeitige Bundesregierung und der VbVG-Gesetzgeber erwarteten von (Eisenbahn)Verbänden, dass sie Aktivmaßnahmen ergreifen, um der Begehung von Taten entgegenzuwirken. Diese Erwartung bedarf aber auch der Bereitschaft der Strafjustiz zur Gesetzesvollziehung. Erfolgt im Anlassfall kein Vollzug, fällt die ursprüngliche Annahme in sich zusammen. Gerade ein im Wirtschaftsleben stehender Verband agiert durch seine Entscheidungsträger als homo oeconomicus und entscheidet sich bei Sanktionslosigkeit für die günstigste Variante.

Zu beachten ist, dass sämtliche österreichischen EBU einem strikten Sparzwang unterliegen. Dieser Sparzwang wird von der Managementebene unter Umständen auch deshalb über Gebühr praktiziert, weil zumindest in namhaften österreichischen EBU mit Kosteneinsparungen auch Bonuszahlungen für Manager verbunden sind! Kommen die Strafgerichte zum Schluss, dass hier **nur ein menschliches Versagen des letzten Gliedes** in der Kette vorliegt, gibt es **keine Veranlassung** für das betroffene EBU, seine technischen, organisatorischen und personellen **Mängel zu beheben**. Dies erspart Betriebsausgaben!

Der einfache Mitarbeiter wird geopfert bzw. in vielen Fällen sogar unter tatkräftiger Mithilfe des betroffenen EBU verurteilt, was sich in der Vermögens- oder Freiheitssphäre des Eisenbahnbediensteten auswirkt.

Den Geschädigten wird der ersatzfähige Schaden durch den Eigentümer ersetzt bzw. durch die zuständige Haftpflichtversicherung! Das betroffene EBU hat keinen wie immer gearteten Nachteil (abgesehen vom Tragen des eigenen Schadens) und auch die Manager und Entscheidungsträger, die tatsächlich einen Verbandsverantwortlichkeitstatbestand gesetzt haben, haben keinen persönlichen Nachteil. Deren Boni fließen weiterhin! Eine solche Unfallsaufarbeitung ergibt keinen Anreiz zu nachhaltigen Veränderungen.

Regelmäßig behaupten die Pressereferenten der betroffenen EBU bereits einige Stunden nach dem jeweiligen Eisenbahnunglück, es liege menschliches Versagen vor. Unter menschlichem Versagen wird bisher ausschließlich das menschliche Versagen des letzten Gliedes in der Kette, also des ausführenden Triebfahrzeugführers, des ausführenden Fahrdienstleiters oder Verschubmitarbeiters verstanden, niemals das menschliche Versagen auf Management- bzw. Entscheidungsträgerebene! Solche auf EBU zurückgehende Pressemeldungen beeinflussen selbstverständlich die eisenbahnfachlich den EBU klar unterlegenen Strafverfolgungsbehörden.

Die mehr oder minder sanften Empfehlungen der SUB-Schiene, die noch dazu gemäß § 13b EISbG in einem angemessenen Aufwand und Nutzenverhältnis zu stehen haben, werden – wenn überhaupt – somit nur gleichsam freiwillig und insbesondere idR nur punktuell, also anlassbezogen, umgesetzt! Außerdem findet – wenn ein Eisenbahnunfall nicht besonderes Diskussionsthema auf

Vorstands-/Geschäftsführungsebene wird – was regelmäßig nicht der Fall ist – keine Evaluierung ähnlicher „Problemsachverhalte“ statt.

Der Unternehmensführungsebene werden mangels eines Verbandsverfahrens gar nicht die fahrlässig begangenen Organisationsmängel im EBU bewusst, wenn die unteren Ebenen vom Eisenbahnunfall nach „oben“ unter der Rubrik „menschliches Versagen“ berichten.

Nochmals ist hier abschließend darauf aufmerksam zu machen, dass eine vollständige Aufklärung der Individualstraftat oder aber auch des nicht zu beanstandenden Verhaltens eines Eisenbahnbediensteten oft nur erfolgen kann, wenn die Verbandsverantwortlichkeit genau geklärt ist. So gesehen gibt es keinen Raum, ein Ermittlungsverfahren gegen einen Verband einzustellen, weil der Ermittlungs- und Verfolgungsaufwand in Hinblick auf den angeklagten Eisenbahnbediensteten kaum außer Verhältnis steht.

Leider erlebt der Verfasser dieser Studie gerade eine Umkehrung dieses Gebotes. Die Staatsanwaltschaften klagen „schätzmotiv“ einen Eisenbahnbediensteten an und wird durchaus ein solcher auch ebenso „schätzmotiv“ strafgerichtlich verurteilt, ohne dass Staatsanwalt und Richter den Sachverhalt und die spezifische eisenbahnrechtliche Lage überhaupt genügend verstanden hätten!¹⁹⁰ Damit wird der tragende Grundsatz des rechtsstaatlichen Strafverfahrens „in dubio pro reo“ schleichend ausgehöhlt.

6.5.11 Zeitpunkt der Einleitung des Ermittlungsverfahrens gegen betroffene Eisenbahnunternehmen – § 13 VbVG

§ 13 Abs 1 VbVG normiert, dass ein Ermittlungsverfahren gegen einen Verband oder einen Antrag auf Verhängung einer Verbandsgeldbuße einzuleiten bzw. bei Gericht einzubringen ist, sobald sich aufgrund bestimmter Tatsachen der Verdacht ergibt, dass ein Verband für eine von Amts wegen zu verfolgende Straftat verantwortlich sein könnte.

Der Gesetzgeber hält anlässlich der Schaffung des VbVG unter „finanzielle Auswirkungen“ fest:¹⁹¹

„Finanzielle Auswirkungen

Dass Strafverfahren nun auch gegen Verbände geführt werden können, birgt das Potential eines Mehraufwandes im Bereich der Sicherheits- und Justizbehörden in sich. Allerdings sieht der Entwurf vor, dass Strafverfahren gegen natürliche Personen und gegen Verbände wegen derselben Straftaten grundsätzlich gemeinsam zu führen sind. Es wird daher in den meisten Fällen das Verfahren nur gegen einen zusätzlichen Beschuldigten, nämlich den „beteiligten Verband“ zu führen sein; dass ein gänzlich „neues“ Strafverfahren entsteht, das ohne die Einführung der

¹⁹⁰ z.B. Unfall vom 09.11.2010 „Verschub auf Nebenanschlussbahn“ Anhang I und Kapitel 7.9

¹⁹¹ 994 der Beilagen XXII. – Regierungsvorlage Materialien, Vorblatt, Finanzielle Auswirkungen, 2

Verantwortlichkeit von Verbänden überhaupt nicht geführt worden wäre, dazu wird es nur selten kommen.“

Die Beobachtungen des Verfassers dieser Studie gehen aber dahin (mit Ausnahme des noch in Kapitel 7.12 darzulegenden Eisenbahnunfalles vom 04.11.2011 – „entgleister Zweiwegebagger“¹⁹²), dass – wenn überhaupt – ein Ermittlungsverfahren gegen das EBU nach dem VbVG entweder erst nach rechtskräftigem Abschluss des Verfahrens gegen den bzw. die beteiligten Eisenbahnbediensteten eingeleitet wird bzw. wenn schon ein VbVG-Ermittlungsverfahren noch während des laufenden Ermittlungsverfahrens oder zumindest laufenden Strafverfahrens gegen Eisenbahnbedienstete eingeleitet wird, dieses als gesondertes Ermittlungsverfahren mit gesonderter St-Zahl geführt wird.

Der Grund hierfür liegt wohl in der Unkenntnis diverser Staatsanwälte über den Gesetzeszweck des VbVG. So weiß der Verfasser dieser Studie, dass zumindest zwei Staatsanwälte in zwei verschiedenen Causen der Meinung waren, ein Ermittlungsverfahren nach dem VbVG erst einleiten „zu dürfen“, wenn ein rechtskräftiges Urteil betreffend die angeklagten Eisenbahnbediensteten vorliegt bzw. dieses sogar verurteilend sein müsse.

Diese unrichtige Vorgangsweise widerspricht der klar geregelten kumulativen Verantwortlichkeitsregelung des § 3 Abs 4 VbVG als auch § 15 Abs 2 VbVG, wonach nur unter den Voraussetzungen des § 27 StPO eine getrennte Führung der Verfahren zulässig ist.¹⁹³

§ 27 StPO besagt, dass auf Antrag eines Beschuldigten oder von Amts wegen die Trennung der Verfahren erfolgen kann, um Verzögerungen zu vermeiden. Wenn *Hilf/Zeder*¹⁹⁴ ausführen, dass es in der Praxis mehrheitlich um die Vermeidung von Verzögerungen des Individualstrafverfahrens gehen wird, weil zur Klärung der Verbandsverantwortlichkeit oftmals umfangreichere Beweisaufnahmen notwendig sein werden, insbesondere im Zusammenhang mit Mitarbeiteraten, die durch eine Organisationspflichtverletzung von Entscheidungsträgern ermöglicht bzw wesentlich erleichtert werden, ist dem zu entgegenen.

Wie kann ein rechtsrichtiges Urteil gegen einen Eisenbahnbediensteten ergehen, wenn unklar ist, ob er allein am Eisenbahnunfall schuldig ist oder nur mitschuldig gemeinsam mit dem EBU? Die Beurteilung der Alleinschuld bzw. Mitschuld hat sich wesentlich auf die Strafbemessung der natürlichen Person auszuwirken.

Es wird dem Richter außerdem erst regelmäßig nach lückenloser Aufklärung, ob das EBU eine Verbandsverantwortlichkeit trifft oder nicht, klar werden, ob auch dem angeklagten

¹⁹² Siehe auch Anhang I

¹⁹³ *Hilf/Zeder* in WK² VbVG, § 15 RZ 2 führt ausdrücklich aus, dass hier ein Gebot der gemeinsamen Führung sowohl für das Ermittlungsverfahren und für das Hauptverfahren vorliegt; es ist auch das Endurteil gegen die natürlichen Personen und den Verband gemeinsam zu fällen; dies unter zusätzlicher Berufung auf §§ 21 und 22 VbVG!

¹⁹⁴ *Hilf/Zeder* in WK² VbVG, § 15 RZ 6

Eisenbahnbediensteten der Vorwurf der rechtswidrig und schuldhaft begangenen Tat zu machen ist. Dies gilt insbesondere für die Klärung der subjektiven Vorwerfbarkeit einer Tat, die aber entscheidend ist für Verurteilung oder Freispruch.

6.5.12 Privatbeteiligtenanschluss im VbVG-Verfahren - § 14 VbVG

Aufgrund des § 14 Abs 1 VbVG sind Privatbeteiligungen und Privatbeteiligungsanschlüsse gegen den Verband möglich (Anwendung der allgemeinen Vorschriften über das Strafverfahren auch im VbVG-Verfahren, soweit diese nicht ausschließlich auf natürliche Personen anwendbar sind und sich aus dem VbVG nichts anderes ergibt).¹⁹⁵

Opfer einer dem VbVG unterliegenden Straftat und somit Privatbeteiligte können sein:

- Fahrgäste
- Kunden des Güterverkehrs, jene in erster Linie in Bezug auf deren beim Eisenbahnunfall geschädigten Sachen
- an der Verkehrsleistung unbeteiligte, aber durch den Eisenbahnunfall geschädigte Dritte (etwa Straßenverkehrsteilnehmer, Fußgänger, Anrainer)
- das am Eisenbahnunfall mitbeteiligte EBU und Dienstnehmer jenes EBU

Beispiel: Im Zuge eines Eisenbahnunfalles sind Eisenbahnfahrzeuge beschädigt und ein Triebfahrzeugführer des EVU verletzt worden, welches auf der vom EIU zur Verfügung gestellten Trasse Traktionsleistungen durchgeführt hat. Gegen das EIU wird ein Ermittlungsverfahren nach dem VbVG eingeleitet. Der PB-Anschluss des EVU und des verletzten Triebfahrzeugführer ist hier zulässig, ebenso wenn gegen das EVU ein Verbandsverfahren eingeleitet wird und das EIU, oder ein EIU-Mitarbeiter geschädigt worden ist.

Voraussetzung ist bei den PB-Anschlüssen der Eisenbahnbediensteten, die sich dem Verbandsverfahren gegen den Vertragspartner ihres Arbeitgebers als Privatbeteiligter anschließen wollen, allerdings:

Es dürfen ihnen gegenüber nicht Bedienstete des Vertragspartner-EBU zum Zeitpunkt des Eisenbahnunfalles de facto weisungsberechtigt gewesen sein, die ihnen in dieser Eigenschaft den Schaden rechtswidrig und fahrlässig zugefügt haben. Denn dann greift das Dienstgeberhaftungsprivileg des § 333 ASVG.

Zu beachten ist bei all diesen Konstellationen Folgendes: Zivilrechtlich liegt wohl bei jedem denkbaren Eisenbahnunfall neben der Verschuldenshaftung auch der Tatbestand der Gefährdungshaftung gemäß EKHG vor. Die Reisegäste, Güterkunden, Dritte und das am

¹⁹⁵ EBRV 994 BlgNR XXII. GP, Besonderer Teil, Zu § 14, 32

Eisenbahnunfall mitbeteiligte EBU und Dienstnehmer jenes EBU werden daher regelmäßig vom am Unfall beteiligten EBU bzw. von zumindest einem der beteiligten EBU (EIU und EVU) bzw. deren Haftpflichtversicherungsanstalten entschädigt werden, bevor das Strafverfahren nach dem VbVG in die heiße Phase (Diversio, Anklage, Urteil) tritt.

Daher schließen sich Fahrgäste, Kunden, EBU, Dritte idR in Verbandsverfahren nicht als Privatbeteiligte an.

Der Verfasser dieser Studie kann bestätigen, dass immer wieder EBU ihren Mitarbeitern anbieten, sich vom Unternehmensanwalt - durchaus auch kostenlos - verteidigen zu lassen. Es verbleibt dem Betrachter, zu entscheiden, ob diese Angebote aus Philanthropie erfolgen oder zum Schutz des EBU gegen die Ventilierung verbandsrechtlicher Umstände durch den betroffenen Mitarbeiter.

Und es schließen sich EBU - wenn sich die Mitarbeiter nicht durch die Unternehmensanwälte verteidigen lassen - in Strafverfahren gegen ihre eigenen Mitarbeiter immer öfter als Privatbeteiligte an. Die Ziele sind: Kontrolle des Verhaltens des Mitarbeiters im Strafverfahren in Bezug auf die eventuelle Offenbarung von „Systemfehlern“ und die durchaus beabsichtigte Einschüchterung des „kleinen Mitarbeiters“, wenn dieser mit Schadenssummen konfrontiert wird, die sein gesamtes Lebenseinkommen um ein Vielfaches übersteigen.

Im Fall der Verurteilung löst ein PB-Zuspruch für den Mitarbeiter ruinöse Folgen aus, wobei schon alleine die Kosten der Privatbeteiligung regelmäßig das monatliche Nettoeinkommen um ein Mehrfaches überschreiten.

Der krassste Fall eines PB-Anschlusses ist bisher jener eines EIU gegen den erstangeklagten Bediener eines Schienenladegerätes¹⁹⁶ in Höhe von mehr als EUR 1 Mio. Es ist überhaupt symptomatisch, dass sich bisher stets die EBU der öffentlichen Hand (Eigentümer Bund oder Länder) gegen ihre Mitarbeiter als Privatbeteiligte anschließen und zwar gerade in jenen Verfahren, in welchen sie aufgrund des Unfallsachverhaltes selbst mit einer Sanktion gemäß VbVG zu rechnen haben.

Zwar sind in Dienstnehmerregressangelegenheiten arbeitsvertragliche oder zumindest gesetzliche Haftungsreduktionen und teilweise eigene Schiedsregressverfahren unter Beteiligung der Arbeitnehmervertretung vorgesehen. Trotz entsprechender Argumentation der Verteidigung hat aber noch kein Strafgericht Anträge auf Zurückweisung der Privatbeteiligung stattgegeben. Im Fall von verurteilenden Erkenntnissen sind bisher regelmäßig Teilzusprüche für die Arbeitgeber erfolgt.¹⁹⁷

Die bei einem Eisenbahnunfall geschädigten Mitarbeiter des verantwortlichen EBU wiederum haben – ganz abgesehen von der faktischen Tatsache, dass nur besonders charakterfeste und von ihrer

¹⁹⁶ Siehe Anhang I Unfall vom 29.04.2010 „SILAD-Kranarm“ und Kapitel 7.7

¹⁹⁷ Nur zum Unfall vom 26.06.2007 - „gestörte Schrankenanlage“, Kapitel 7.2, erfolgte eine Zurückweisung der PB-Ansprüche des EIU

Gewerkschaft unterstützte, definitiv gestellte Eisenbahnbedienstete es wagen könnten, sich gegenüber ihrem Dienstgeber als Privatbeteiligte anzuschließen – gar keine Möglichkeit sich als Privatbeteiligte anzuschließen und zwar aus folgendem rechtlichen Grund:

Das Dienstgeberhaftpflichtprivileg des § 333 ASVG vernichtet von vornherein jegliche zivilrechtlichen Schadenersatzansprüche des Eisenbahnbediensteten gegenüber seinem ihm als Arbeitgeber übergeordneten EBU.

Abgesehen von der Frage, ob das Dienstgeberhaftpflichtprivileg heutzutage noch seine Berechtigung hat, wird hier die fehlende Waffengleichheit im Strafverfahren zwischen Arbeitgebern (Verbände und ihre Entscheidungsträger) und Arbeitnehmern (Mitarbeiter) deutlich. Dem Grundsatz der Verpflichtung zur Erforschung der materiellen Wahrheit wäre mit der Abschaffung des Dienstgeberhaftpflichtprivileges jedenfalls ein Dienst für qualitativ bessere Strafverfahren erwiesen.

Während also das tatsächlich einen Tatbestand gemäß VbVG erfüllende EBU mit den Mitteln der Privatbeteiligung sämtliche Parteienrechte hat, um eine Verurteilung des eigenen oder fremden Eisenbahnbediensteten zu erwirken und sorgsam darüber zu wachen, dass die Anklagebehörde keine ernsthaften Schritte gemäß VbVG gegen das EBU unternimmt, findet das VbVG-Verfahren faktisch nur zwischen dem Verband, der Anklagebehörde und dem Gericht unter Ausschluss weiterer Verfahrensbeteiligter statt.

Der Staatsanwalt hat keinen Helfer auf seiner Seite, der aber gerade in den von den Staatsanwälten durchwegs als komplex empfundenen Eisenbahnunfallsachen dringend notwendig wäre.

6.5.13 Verständigungspflicht der Staatsanwaltschaft gegenüber der zuständigen Verwaltungs- oder Aufsichtsbehörde – § 26 VbVG

In der Praxis schafft zu der eben oben dargelegten Problematik, dass der Staatsanwalt alleine dem fachlich und rechtlich bestens beschlagene EBU gegenübersteht, auch § 26 VbVG keine Abhilfe (Verständigung der zuständigen Verwaltungs- oder Aufsichtsbehörde).

Gemäß § 26 Abs 1 VbVG hat die Staatsanwaltschaft die für den betroffenen Tätigkeitsbereich eines Verbandes zuständige Verwaltungs- oder Aufsichtsbehörde (= die zuständige Eisenbahnbehörde und wohl zusätzlich trotz des „oder“ im Fall der Verletzung von Arbeitnehmerschutzvorschriften auch insbesondere das Verkehrs-Arbeitsinspektorat) von einem Ermittlungsverfahren gegen einen Eisenbahn-Verband und dessen Beendigung durch Einstellung oder Rücktritt von der Verfolgung zu verständigen; im Übrigen hat das Gericht die Behörde über die Beendigung des Strafverfahrens zu verständigen und eine Ausfertigung des Beschlusses, mit dem das Verfahren eingestellt wird oder das Urteil zu übermitteln.

Die zuständige Eisenbahnbehörde [der Verfasser dieser Studie empfiehlt direkt die Einschaltung der Eisenbahnsicherheitsbehörde, eingegliedert in die Oberste Eisenbahnbetriebsbehörde des BMVIT] und insbesondere das VAI haben aber gesetzlich ausdrücklich kein Parteienrecht zur Förderung oder Fortführung des Verbandsverfahrens.

Gemäß § 26 Abs 2 VbVG „kann“ die Staatsanwaltschaft oder das Gericht also die Behörde(n) ersuchen, an der Überwachung der Einhaltung einer Weisung oder einer Maßnahme nach § 19 Abs 1 Z 2 VbVG mitzuwirken. Hier ist also eine Verständigungspflicht eingeführt, aber nur, damit die zuständige(n) Behörde(n) allenfalls gesonderte verwaltungsrechtliche Schritte setzen kann/können oder an der Überwachung der Einhaltung von Weisungen im Sinne § 8 VbVG mitwirken kann/können.¹⁹⁸ Dies betrifft aber eben nur Weisungen oder Maßnahmen nach dem Rücktritt von der Verfolgung. Es ist also nicht einmal eine Kann-Bestimmung zur Beratung der Anklagebehörde für das Ermittlungsverfahren und/oder das Verfahren nach Anklageerhebung vorgesehen.

Außerdem ist zu beobachten, dass die Staatsanwaltschaften in Unkenntnis der Bestimmung des § 26 Abs 1 VbVG das VAI von einem eingeleiteten Ermittlungsverfahren oder gar dessen Beendigung bisher in keinem einzigen Fall verständigt haben.¹⁹⁹

Die Erfahrung des VAI ist darüber hinausgehend insofern negativer Art, als die Staatsanwaltschaften und Gerichte nicht aktiv Kontakt zum VAI suchen, obwohl dieses mit seinen sowohl eisenbahntechnisch und -organisatorisch als auch rechtlich versierten Mitarbeitern eine stärkere Einbindung zur Erfüllung seiner gesetzlichen Aufgaben bei der Durchsetzung der organisatorischen Verpflichtungen der EBU sogar begrüßen würde.²⁰⁰

6.5.14 Exkurs Rückgriffsausschluss – § 11 VbVG

Gemäß § 11 VbVG sind für Sanktionen und Rechtsfolgen, aber auch für diversionelle Leistungen oder Verteidigungskosten²⁰¹, die einen Verband aufgrund des VbVG treffen, Rückgriffe auf Entscheidungsträger oder Mitarbeiter ausgeschlossen.

Zweck des § 11 VbVG ist zu verhindern, dass der Verband seine nach dem VbVG treffenden Sanktionen und Rechtsfolgen auf einzelne überwälzt, dies würde dem Zweck der Verbandsverantwortlichkeit und der vom Gesetzgeber beabsichtigten Unfallsprävention diametral zuwiderlaufen.²⁰²

Zumal noch nie ein österreichisches EBU nach den Bestimmungen des VbVG verurteilt worden ist, war der Rückgriffsausschluss bisher in der Praxis kein Thema.

¹⁹⁸ Hilf/Zeder in WK² VbVG § 26 RZ 1 -6

¹⁹⁹ Siehe hierzu z.B. den Sachverhalt zum Eisenbahnunfall vom 09.11.2010 - „Verschub auf Nebenanschlussbahn“, Anhang I und Kapitel 7.9 sowie das Schreiben des VAI vom 31.05.2013 an den Verfasser dieser Studie, Anhang IV

²⁰⁰ Siehe das Schreiben des VAI vom 31.05.2013 an den Verfasser dieser Studie, Anhang IV

²⁰¹ Hilf/Zeder in WK² § 11 VbVG RZ 11; Der Regress nach Schadenwiedergutmachung bleibt aber dem EBU nach den zivilrechtlichen Bestimmungen aufrecht, ist Anspruchsgrundlage des Regresses doch das zivile Schadenersatzrecht, siehe RZ 4

²⁰² Hilf/Zeder in WK² § 12 VbVG RZ 1 samt weiterem Fundstellennachweis

7 DARSTELLUNG VON KONKRETEN VERBANDS- VERANTWORTLICHKEITSERFAHRUNGEN IM EISENBAHNWESEN

Anhang I ist eine Übersicht über die signifikanten und schweren Unfälle im Sinne der ERA-Guidance for Use of CSIs²⁰³, zu denen der Verfasser dieser Studie als Verteidiger eingeschritten ist, für den verbandsrelevanten Zeitraum 01.01.2006, zeitlich begrenzt mit 31.12.2011.

Im Folgenden werden die Sachverhalte und wesentlichen strafrechtlichen Umstände all jener Unfälle dargestellt, die nach Ansicht des Verfassers dieser Studie unter den Tatbestand des VbVG zu subsumieren sind.

Die „VbVG-Analyse“ erfolgt nach dem Prüfschema des Kapitels 6.4. Allerdings liegt der Fokus nur auf der Analyse der Verbandspflichtverletzung und der Risikohöherung durch Sorgfaltsverstoß/Sorgfaltspflichtverletzung eines Entscheidungsträgers.

Die anderen Tatbestandselemente (Straftat?, Verband?, keine Selbstschädigung?, Mitarbeiter(anlass)tat?) sind in allen dargestellten Fällen zu bejahen,²⁰⁴ ebenso, dass in keinem Fall Strafaufhebungs- und Strafausschließungsgründe vorliegen bzw. vorgelegen sind und Geringfügigkeitserwägungen oder prozessökonomische Erwägungen eine Einstellung des Verbandsverfahrens nicht rechtfertigen bzw nicht gerechtfertigt hätten.

7.1 Unfall vom 29.12.2006 - „Polizisten auf dem Gleis“

Der vom Verfasser dieser Studie verteidigte Notfalleiter wurde angeklagt wegen fahrlässiger Tötung (§ 80 StGB) und ist in zwei Instanzen von der wider ihn erhobenen Anklage freigesprochen worden.

Vor ihm waren ein Triebfahrzeugführer und ein Disponent²⁰⁵ - also separat - angeklagt (ebenfalls § 80 StGB). Der Triebfahrzeugführer wurde in II. Instanz nach Schuldspruch in I. Instanz

²⁰³ Nähere Erklärung der ERA-Guidance for Use of CSIs in Kapitel 8.2.2

²⁰⁴ Mit Ausnahme des Unfalles vom 21.08. 2008 - Hobbyeisenbahner (Kapitel 7.5) und des Unfalles vom 11.10.2010 - Rübentransporter (Kapitel 7.10), wo die Straftaten nach Ansicht des Verfassers dieser Studie direkt durch Entscheidungsträger rechtswidrig und schuldhaft ohne Zwischenschaltung von Mitarbeitern verursacht worden sind

²⁰⁵ Ein (Bahn)Disponent überwacht und koordiniert den Zugverkehr in dem ihm zugewiesenen räumlichen Bereich. Er ist gegenüber den Fahrdienstleitern und TFzF, mit denen er direkt kommunizieren kann, weisungsberechtigt

freigesprochen. Die II. Instanz bestätigte betreffend den Disponenten den Schuldspruch der I. Instanz.

Das gegen das EIU nach dem Freispruch des Notfallleiters eingeleitete VbVG-Ermittlungsverfahren wurde eingestellt.

Dieser Unfall war Gegenstand der Anfragebeantwortungen vom 29.05.2009 (Kapitel 5.2 und 5.3) und vom 17.11.2009 (Kapitel 5.4).

7.1.1 Der Sachverhalt zur Mitarbeitertat

In den frühen Morgenstunden des Unfalltages überquerte ein junger Mann – offenbar um seinen Heimweg zu verkürzen – ein Bahngleis. Hierbei ist er von einem Triebfahrzeug tödlich erfasst worden.

Stunden später waren mehrere Polizisten und Leichenbestatter an Ort und Stelle, um die verstreuten Leichenteile zu bergen. Derselbe Triebfahrzeugführer, der mit seinem Zug schon in den frühen Morgenstunden den jungen Mann tödlich erfasst hatte, fuhr nun in die auf dem Gleis befindlichen Polizisten und Leichenbestatter. Zwei Polizisten und ein Leichenbestatter starben.

Über den Einsatz der Polizei ist der Notfallleiter, der mehr als 100 km entfernt in Innsbruck seinen Dienst versah, zwar verständigt worden. Er hatte von den Polizisten aber nur eine ungefähre Positionsbeschreibung erhalten, wo sich diese gerade befinden („beim langen Stein“), mit welcher Positionsbeschreibung der Notfallleiter trotz Nachfrage nichts anfangen konnte. Die Polizisten waren nicht in der Lage, den Gleiskilometer bekannt zu geben. Sie waren nämlich nicht geschult in der richtigen Entzifferung von auf der Strecke befindlichen Gleiskilometerangaben. Über weiteres Befragen des Notfallleiters, ob die Personengruppe eine Gleissperre benötige, erklärte der zuständige, das Funkgespräch führende Polizist außerdem, nein, das sei nicht notwendig. Man werde nur „am Gleis luaga“ (luaga= schauen: Sowohl der Notfallleiter, als auch der Polizist – beide Vorarlberger – sprachen Vorarlberger Dialekt.)

Der Notfallleiter verstand diese Aussage so, dass die Polizisten und die Leichenbestatter das Gleis nicht betreten werden und außerdem hatte der Notfallleiter nur die Information, dass Leichenteile neben dem Gleis liegen, aber nicht auch auf dem Gleis. Tatsächlich betraten aber drei Polizisten und zwei Leichenbestatter das Gleis.

Obwohl der Polizist dem Notfallleiter sagte, eine Gleissperre sei nicht nötig, veranlasste der Notfallleiter vorsichtshalber beim im Nebenraum sitzenden Disponenten eine Geschwindigkeitsbeschränkung von 30 km/h. Der Disponent notierte sich dies handschriftlich, vergaß aber dies dem zuständigen Fahrdienstleiter anzuordnen. Der Disponent hätte auch die direkte Sprechverbindung zu den betroffenen Triebfahrzeugführern gehabt, um selbst die Geschwindigkeitsbeschränkung anzuordnen.

Zumal die Gruppe aus Polizisten und Leichenbestattern mit dem Rücken in Richtung des anfahrenden Zuges standen, erkannten die Personen die drohende Gefahr nicht und da sich der Unfall noch dazu in einem die Sicht einschränkenden Gleisbogen ereignete, konnte der eine Geschwindigkeit von ca. 80 km/h einhaltende Triebfahrzeugführer die auf dem Gleis befindlichen Personen auch nicht mehr rechtzeitig durch Betätigung des Makrofones warnen oder gar seinen Zug kollisionsfrei zum Stillstand bringen. Er erfasste jene Menschen tödlich, die zu diesem Zeitpunkt im Gleisraum standen.

Bei Einhaltung einer Geschwindigkeit von 30 km/h wäre der Unfall vermieden worden.

7.1.2 Die verbandsrechtliche Dimension

- Das Notfalleitersystem war zum Unfallszeitpunkt erst in einer Erprobungsphase. Es gab zwar ein Handbuch und Checklisten, aber keine behördlich genehmigte Dienstvorschrift. Dennoch erfolgte bereits der Dienstbetrieb nach dieser nicht von der Eisenbahnbehörde genehmigten – und teilweise, siehe gleich unten, mangelhaften – Vorschrift.
- Die „offizielle“ Idee des Notfalleitersystems war, die Fahrdienstleiter und Disponenten von administrativen Arbeiten in Notfällen zu entlasten, diese den Notfalleitern zu übertragen und für die Einsatzorganisationen pro Region (hier Vorarlberg, Tirol und ein Teil von Salzburg) einen einzigen Ansprechpartner zu schaffen.
Die „inoffizielle“ Idee war es, hierdurch eine Reihe von Fahrdienstleitern einzusparen und nur noch wenige, sogenannte Flächenfahrdienstleiter in der Region Tirol und Vorarlberg einzusetzen. Dadurch war es notwendig, vom EIU im Handbuch aber nicht vorgesehen, dass im Notfall der Notfalleiter nicht nur administrative, sondern auch gleichzeitig operative Tätigkeiten wahrnimmt; mit der Gefahr der Überforderung.
- Es gab gemäß Notfalleiterhandbuch keine Verpflichtung für den Notfalleiter zu überprüfen, ob Einsatzkräfte das Gleis betreten und auch keine Verpflichtung für den Fall des Betretens der Gleise eine Gleissperre zu verfügen. Ein solcher Fall war seitens der Handbuchersteller schlicht nicht bedacht worden.
- Zum Zeitpunkt des Unfalles gab es keine interne Vorschrift des EIU, das Gleis zu sperren, wenn Personen das Gleis betreten. Ganz im Gegenteil, gemäß § 86 der Betriebsvorschrift V3 durfte eine Gleissperre nur verfügt werden bei außergewöhnlichen Ereignissen (das Betreten von Gleisen war nicht als außergewöhnliches Ereignis definiert, sondern im Wesentlichen nur Schäden an der Eisenbahninfrastruktur).
- Das EIU hatte bis zum Unfall für die Einsatzorganisationen (Polizei, Bundesheer, Feuerwehr, Rettung) keine Richtlinien erlassen oder Schulungen durchgeführt für das richtige Verhalten und Vorgehen der Mitglieder, wenn diese einen Einsatz im Gleisbereich haben.

- In Schulungen des EIU waren Eisenbahnbedienstete lediglich angewiesen worden zu tun, was die Einsatzkräfte verlangen.

Die Verbandspflichtverletzungen

1. Der Notfalleiter war zum Unfallszeitpunkt ein neu eingeführter Beruf in der Testphase. Es gab **keine behördlich genehmigte Dienstvorschrift** hierfür (Verstoß gegen § 21a Abs 1 und 3 EisbG iVm § 7 EisbVO).

Gemäß § 21a Abs 1 EisbG hat das EBU (und somit auch das belangte EIU) das Verhalten einschließlich der Ausbildung der Eisenbahnbediensteten und deren Tätigkeiten zur Gewährleistung der Sicherheit des Betriebes einer Eisenbahn durch allgemeine Anordnungen zu regeln. Diese sind gemäß **§ 21a Abs 3 EisbG** eisenbahnbehördlich zu genehmigen, was unterlassen worden ist.

Die Funktion des Notfalleiters war auch nicht in der eisenbahnbehördlich genehmigten Betriebsvorschrift V3 implementiert.

Es ist anzunehmen, dass die Eisenbahnbehörde (Oberste Eisenbahnbetriebsbehörde) in den Genehmigungsverfahren die Sicherheitsmängel erkannt hätte.

2. Gemäß **§ 8 ASchG** ist der Unternehmer verpflichtet, nicht nur für die Sicherheit der eigenen Leute zu sorgen, sondern durch entsprechende **Koordination mit dem Arbeitgeber der fremden Leute** auch für deren Sicherheit.

Dadurch dass die Polizisten vom EIU überhaupt nicht ausgebildet waren, auch nicht indirekt durch an die Polizeidienststellen übermittelte Handbücher für das richtige Verhalten im Nahebereich von Gleisanlagen, hat das EIU gegen diese gesetzliche Arbeitnehmerschutzvorschrift verstoßen. Das EIU war also seiner Verpflichtung gemäß ASchG nicht nachgekommen, für eine entsprechende Koordination zwischen Bahn und Exekutive zu sorgen.

Dass für „Kleinereignisse“ wie das gegenständliche (Meldung: Leichenteile neben dem Gleis und Polizisten und Leichenbestatter im Gefahrenraum von Gleisen) gemäß § 86 der Betriebsvorschrift V3 gar keine Gleissperre vorgesehen bzw. nicht einmal erlaubt war, stellt auch einen Verstoß gegen **§ 26 EISbAV** dar (**Sicherungsmaßnahmen bei [Bau]Arbeiten** im Gefahrenraum von Gleisen).

3. Durch das Betreten von Gleisen wird eine **Gefahrenquelle geschaffen**. Das betroffene EIU sah in seinen betriebsinternen Vorschriften eine verpflichtende Gleissperre lediglich vor, wenn eigene Infrastruktur oder die eines EVU geschädigt werden könnte; faktisch nur bei Gleisbrüchen und Arbeiten von Eisenbahnbediensteten am Gleis.

Für den Fall, dass betriebsfremde Personen erlaubter oder unerlaubterweise das Gleis betreten, fühlte sich das EIU nicht zuständig und ging von der Eigenverantwortung dieser Personen aus.

Bei Zugfahrten wird nicht auf Sicht gefahren. Der Triebfahrzeugführer kann bei entsprechender Geschwindigkeit und bewegter Masse aufgrund der langen Bremswege

nicht anstoßfrei anhalten, wenn sich ein unerwartetes Hindernis am Gleis befindet. Außerdem entsteht durch den elektrifizierten Betrieb kein Motorenlärm. Die durch Schienenstöße und Gleislagen bedingten Geräusche können gerade bei modernem Wagenmaterial minimal sein, sodass das Herannahen eines Zuges durchaus überhört werden kann. Aufgrund dieser Gefahrenlagen liegt im Sinn der allgemeinen Verkehrssicherungspflichten und der Pflichten zum verantwortungsvollen Umgang mit Gefahrenquellen eine weitere Verbandsverletzung vor.

Risikoerhöhung durch Sorgfaltspflichtverletzung eines Entscheidungsträgers

Sämtliche Unterlassungen fallen in den Kompetenzbereich von Entscheidungsträgern und zwar mindestens auf Betriebsleiterebene und höher.

Gesetzes- und Verordnungsverletzungen (EisbG, ASchG, EisBVO, EisbAV - siehe Punkte 1 und 2) sind Verbandspflichtverletzungen und auch gleichzeitig Sorgfaltsverstöße in Form von Leitungspflichtverletzungen.

Und gerade auch die nicht bedachten Gefahren für betriebsfremde Personen im Gleisbereich, die sich dort bekannterweise aufhalten (Stichwort: Verkehrssicherungspflichten), ist in Kenntnis der vom Eisenbahnbetrieb ausgehenden Gefahren als Koordinationspflichtverletzung anzusehen.

Das EIU hat wesentliche Maßnahmen organisatorischer Art unterlassen. Diese haben die Unfallwahrscheinlichkeit erhöht. Denn wären die Polizisten über das richtige Verhalten im Gleisbereich instruiert worden, wäre der Unfall nie erfolgt. Sie hätten einerseits den Bereich, in dem sie nach Leichenteilen suchten, präzise dem Notfalleiter beschreiben können. Sie hätten in Kenntnis der von einer Eisenbahn ausgehenden Gefahren von sich aus die Gleissperre verlangt. Zumindest hätten sie Sicherungsposten auf beiden Seiten aufstellen lassen und erst dann das Gleis betreten.

Außerdem hätte das EIU für Fälle wie diese schon längst Gleissperren vorsehen (müssen), wie dies unmittelbar nach dem Unfall auch verfügt worden ist.

Schlussendlich wäre bei einer behördlich genehmigten Notfalleitervorschrift und einer ebenso genehmigten Ausbildung seitens der Eisenbahnbehörde auf die Eventualität von Personen im Gleisbereich und dem richtigen Verhalten Bedacht genommen worden.

7.2 Unfall vom 26.06.2007 - „gestörte Schrankenanlage“

Dieser Eisenbahnunfall wird in der Evaluierungsstudie „Generalpräventive Wirksamkeit“, Praxis und Anwendungsprobleme des Verbandsverantwortlichkeitsgesetzes (VbVG)²⁰⁶ insofern erörtert, als

²⁰⁶ Fuchs/Kreissl/Pilgram/Stangl, 107

dieser Fall die Komplexität strafrechtlicher Verfahren gegen einen großen und auch konfliktfähigen Verband repräsentativ darstelle.

Der vom Verfasser dieser Studie verteidigte Triebfahrzeugführer wurde wegen des Vergehens der fahrlässigen Tötung und der fahrlässigen Körperverletzung unter besonders gefährlichen Verhältnissen (§ 81 Abs. 1 Z. 1 StGB und § 88 Abs. 1 und 4 2. DF StGB) angeklagt und ist auch anklagegemäß rechtskräftig verurteilt worden (Freiheitsstrafe von acht Monaten bedingt nachgesehen und Geldstrafe von 240 Tagessätzen).

Eine Anregung an die Generalprokuratur zur Erhebung einer Nichtigkeitsbeschwerde zur Wahrung des Gesetzes auf rechtsrichtige Verurteilung lediglich wegen fahrlässiger Tötung und fahrlässiger schwerer Körperverletzung (§ 80 StGB und § 88 Abs. 1 und 4 1. DF StGB) blieb erfolglos.

Das gegen das EIU eingeleitete Verbandsverfahren wurde einige Monate nach rechtskräftiger Verurteilung des Triebfahrzeugführer in II. Instanz (OLG A) durch das OLG A eingestellt.

Dieser Eisenbahnunfall war Gegenstand der Anfragebeantwortungen vom 29.05.2009 (Kapitel 5.2 und 5.3).

7.2.1 Der Sachverhalt zur Mitarbeitertat

Schwere Gewitter hatten im Raum G in Folge Blitzschlages mehrere Eisenbahnschrankenanlagen gestört. Eine dieser Eisenbahnschrankenanlagen an der Eisenbahnkreuzung (EK) in G war zum Unfallszeitpunkt bereits 13 Stunden lang ausgefallen in der Form, dass die Straßenverkehrsteilnehmer aufgrund auch bei Herannahen eines Zuges geöffneter Schrankenanlage und Nichtausstrahlen von Rotlicht berechtigterweise davon ausgehen durften, dass sich kein Zug während des Übersetzens der EK nähert.

Dem Triebfahrzeugführer wurde zu Dienstbeginn ein sogenannter Vorsichtsbefehl mitgegeben. Dieser Vorsichtsbefehl warnte ihn über die seit Stunden ausgefallene Eisenbahnschrankenanlage in G und wies ihn an, rechtzeitig vor dieser EK stehenzubleiben und selbige erst nach Betätigung des Makrofons so zu überfahren, dass Straßenverkehrsteilnehmer nicht gefährdet werden.

Der Triebfahrzeugführer erinnerte sich beim ersten Befahren der EK G an den Vorsichtsbefehl. Als er ca. vier Stunden später aber im Zuge seiner Schichttour dieselbe Strecke zurückfuhr, hatte er auf diesen Vorsichtsbefehl vergessen, der die gesamte Dienstschichtzeit neben anderen Unterlagen wie Buchfahrplan etc. grundsätzlich vor ihm jederzeit zur Einsicht bereitlag.

7.2.2 Die verbandsrechtliche Dimension

- Das EIU hatte in den 13 Stunden des Ausfalles der automatischen Schrankenanlage keine Zeit gefunden, um Mitarbeiter zur EK G zu entsenden.
Daher wurde an der EK G weder ein Stoppschild angebracht und das nicht funktionsfähige

Rotlicht verhüllt, noch war an dieser belebten EK ein Posten zur Warnung der Straßenverkehrsteilnehmer eingesetzt.

- Auf die EK bestand aus Sicht des Triebfahrzeugführers nur eine Sicht von wenigen Metern. Der Sichtraum war mit Stauden und Büschen über Monate bzw auch Jahre vollkommen zugewachsen.
- Das EIU verantwortete sich im Verbandsverfahren ua erfolgreich damit, dass es zu wenig Personal gegeben habe, um zur EK G zu fahren.
Schon im Strafverfahren des Triebfahrzeugführer sagte der ebenfalls mitangeklagte, aber durchaus rechtsrichtig freigesprochene Fahrdienstleiter, dass jedenfalls er in dieser konkreten Situation niemand zur Hand gehabt hätte, der zur gestörten EK hätte fahren können. Diesbezüglich verfügbare Eisenbahnbedienstete seien seitens des EIU vor Jahren eingespart worden.

Die Verbandspflichtverletzungen

1. Gemäß den seinerzeitigen Bestimmungen zu **§ 14 EKVO**, eines diesbezüglichen **BMVIT-Erlasses** sowie eines speziellen Maßnahmenblattes (**Dienstanweisung**), wie im Fall von Störungen von Eisenbahnschrankenanlagen vorzugehen ist, sorgte das EIU nicht dafür, die Straßenverkehrsteilnehmer an der EK G „**unverzüglich**“ – wie im Maßnahmenblatt beschrieben – durch Anbringung eines Stoppschildes und Verhüllung des nicht funktionsfähigen Rotlichtes bzw. noch besser – wie ebenfalls im Maßnahmenblatt vorgesehen – durch Aufstellung von Warnposten zu **warnen**.

In der Anfragebeantwortung vom 29.05.2009 – siehe Kapitel 5.3 – definierte die Bundesministerin für Verkehr Innovation Technologie den Begriff „unverzüglich“, dass in Folge dieses strafgegenständlichen Unfalles nun die Sicherungsmaßnahmen an Ort und Stelle längstens nach zwei Stunden wirksam sein müssen.

In der EKVO und auch im Maßnahmenblatt war der Begriff „unverzüglich“ nicht näher erklärt; detto nicht in dem zum Unfallszeitpunkt geltenden Durchführungserlass des BMVIT zu § 14 EKVO, wonach Störungen „*umgehend*“ zu beheben sind.

Einigkeit sollte bestehen, dass von Unverzüglichkeit jedenfalls nicht mehr gesprochen werden kann, wenn 13 Stunden lang die ausgefallene Eisenbahnschrankenanlage nicht entsprechend abgesichert wird.

Bei richtigem Verständnis des § 14 Abs 1 EKVO ist die dort vorgesehene Maßnahme (anhalten – pfeifen – weiterfahren) nur als Sofortmaßnahme erlaubt, bis Maßnahmen gemäß Abs 2 (Überdecken des Verkehrszeichens „Bahnübergang mit Schranken“) oder Abs 3 (Warnposten) getroffen worden sind, wobei bei Straßen mit größerer Verkehrsfrequenz lediglich Maßnahmen nach Abs 3 erlaubt sind.

Kuntner hielt als literarische Nachlese zu diesem Unfall fest:²⁰⁷

„ Die Festlegung der Maßnahmen gemäß § 14 Abs 1 oder § 15 Abs 1 EKVO als alleinige Sicherungsmaßnahme ist daher nicht zulässig und widerspricht den Bestimmungen der EKVO.“

Die Sofortmaßnahme gemäß § 14 Abs 1 EKVO ist – wie hier geschehen – als Dauermaßnahme unzulässig.

Insofern liegen Verbandspflichtverletzungen wegen Verstoßes gegen § 14 EKVO in der seinerzeitigen Fassung, einen Erlass des BMVIT und eine Dienstanweisung vor.

2. Die Verantwortung des EIU, es gebe zu wenig Personal, um gestörte EK für Straßenverkehrsteilnehmer als solche ersichtlich zu machen, ist ein unfreiwilliges Tatsachengeständnis, das das OLG A nicht als solches erkannte.

Gemäß **§ 5 Abs 1 EisbVO** und **§ 36 Abs 3 EisbBBV** hat das EBU seine Betriebsbediensteten in der für einen sicheren und ordnungsgemäßen Betrieb erforderlichen Anzahl einzusetzen. Wenn ein EBU zugibt, **zuwenig Personal** eingestellt zu haben um eine Verordnung einhalten zu können (§ 14 EKVO), einen Erlass des BMVIT und darüber hinaus eine eigene Dienstanweisung, liegt eine Verbandspflichtverletzung vor.

3. Außerdem war entgegen **§ 7 Abs 4 EKVO** in der seinerzeitigen Fassung der notwendige **Sichtraum** nicht freigehalten. Auf die EK bestand für den Triebfahrzeugführer nur eine Sicht von wenigen Metern.

Der Sichtraum dient aber auch dazu, dass der Triebfahrzeugführer die Geschwindigkeit zumindest bis zur EK wesentlich reduzieren kann mit damit geringeren Unfallsfolgen und zumindest durch rechtzeitiges Betätigen des Makrofons die Straßenverkehrsteilnehmer auf das herannahende Schienenfahrzeug aufmerksam zu machen.

Der Sichtraum dient aber auch dazu, dass Straßenverkehrsteilnehmer zumindest so frühzeitig Sicht auf ein Schienenfahrzeug haben, dass sie dann nicht die EK überqueren. Insofern liegt hier ebenfalls eine weitere, sicherheitsrelevante Verbandspflichtverletzung vor.

4. **Schutzmaßnahmen** müssen außerdem so weit wie möglich auch bei menschlichem Fehlverhalten wirksam sein (§ 4 Abs 3 ASchG). Dagegen hat das EIU verstoßen, ebenso hat es nicht die Grundsätze der Gefahrenverhütung beachtet; dass nämlich der „**Faktor Mensch**“ zu berücksichtigen ist (§ 7 Z 4 ASchG).

Der vom Arbeitnehmerschutzrecht vorgegebenen Risikoreduzierung ist das EIU nicht durch entsprechende organisatorische Maßnahmen nachgekommen.

²⁰⁷ *Kuntner*, Zeitschrift „Sicherheit zuerst“ 2/08

Risikoerhöhung durch Sorgfaltspflichtverletzung eines Entscheidungsträgers

Der Verstoß gegen das ASchG, die EisbVO, die EisbBBV, die EKVO, einen Erlass des BMVIT und eine unternehmensinterne Dienstanweisung als Ausfluss der Leitungspflichtverletzung sind evident.

Die Verantwortung des EIU, es habe sich wegen Mitarbeitermangels nicht rechtskonform verhalten können, ist nicht geeignet, der Verbandsverantwortung zu entgehen. Hier liegen wesentliche Unterlassungen personeller und organisatorischer, aber auch rechtlicher Natur (§ 5 Abs 1 EisbBVO und § 36 Abs 3 EisbBBV) vor in Form von Leitungspflicht- und allenfalls Aufsichtspflichtverletzungen vor.

Personaleinsparungen dürfen nicht zu Lasten der Sicherheit erfolgen und können Ordnungsverstöße und Verstöße gegen eigene unternehmensinterne Anweisungen niemals rechtfertigen.

Die Entscheidungsträgerebene hat ausreichende Ressourcen personeller und technischer Art bereitzustellen und sie hat dies – wohlgerne für das gesamte Unternehmen - im Bereich der Eisenbahnkreuzungen durch über Jahre erfolgte, bewusste Einsparungen nicht getan.

Diese Unterlassungen und Rechtsverstöße auf Seite des EIU haben die Unfallwahrscheinlichkeit begünstigt oder wesentlich erleichtert. Ja sogar darüber hinaus: Der Unfall wäre sogar unterblieben, hätte das EIU durch seine Entscheidungsträger rechtskonform gehandelt. Hätte das EIU rechtskonform gehandelt, wäre der Triebfahrzeugführer nämlich 13 Stunden nach dem Ausfall der Schrankenanlage über eine durch Warnposten oder zumindest die Störung anzeigende und somit gesicherte EK gefahren.

Anlass des Unfalles war zweifellos, dass der Triebfahrzeugführer den V-Befehl vergessen hatte. Ursache des Unfalles waren aber mangelhafte organisatorische Rahmenbedingungen in Form von Verstößen gegen (im Wesentlichen) die EKVO und ihren diesbezüglichen Erlass sowie das Maßnahmenblatt, das ASchG, die EisbVO, EisbBVO und EisbBBV.

Die Begründung des OLG zur Einstellung des Verbandsverfahrens

Die Staatsanwaltschaft K leitete Ermittlungen ein gegen das EIU und vier ranghöhere EIU-Bedienstete und zwar nach denselben Tatbeständen, zu welchen der Triebfahrzeugführer verurteilt worden ist. Das LG K stellte das Strafverfahren aber ein, wogegen die StA K Beschwerde erhob.

Das OLG A gab in seinem Beschluss vom 09.04.2009 zu 17 Bs 27/09 h der Beschwerde der Staatsanwaltschaft keine Folge.

Das OLG A zitiert in seiner Begründung zwar sogar den seinerzeitigen § 14 EKVO in vollem Wortlaut mit dessen Kernaussage, dass das EBU unverzüglich nach Erhalt der Meldung über die Störung einer Schrankenanlage entsprechende Maßnahmen – wie oben dargestellt – zu treffen habe.

Bis zum Treffen dieser Maßnahmen haben aber eben Schienenfahrzeuge vor der EK anzuhalten und die Fahrt erst nach Abgabe von akustischen Signalen fortzusetzen. Auch nach den getroffenen Maßnahmen dürfen sich Schienenfahrzeuge demgemäß nur mit 50 km/h (bloße Überdeckung) oder mit 80 km/h (Überdeckung und präsenste Warnposten) nur mit 80 km/h der gestörten Eisenbahnschrankenanlage annähern.

Das OLG A erwähnt auch den Durchführungserlass zu § 14 EKVO wonach Störungen „umgehend“ zu beheben sind. Auf Seite 168 jenes Durchführungserlasses werde aber auch für „Außerbetriebsetzungen“ (Umbau bzw. Instandhaltungsarbeiten), sofern sie eine Dauer von 24 Stunden nicht übersteigen, normiert, dass diese wie eine Störung zu behandeln und diesfalls Maßnahmen gemäß § 14 Abs. 1 zulässig sind.

Das OLG A wörtlich: *„Aus diesen Bestimmungen ist abzuleiten, dass es sich bei der sofort zu ergreifenden Maßnahme nach § 14 Abs. 1 EKVO – also Erteilung eines V-Befehls, Anhalten des Zuges vor der Eisenbahnkreuzung, Abgabe eines akustischen Signals, erst danach Weiterfahrt und unverzüglichen Verlassen des Kreuzungsbereiches – um die sicherste aller möglichen Maßnahmen handelt, hat doch jeder Zug, von dem schon infolge der großen Masse zweifelsfrei die größte Gefahr ausgeht, anzuhalten und seine Fahrt erst nach akustischer Warnung und Beobachtung des Kreuzungsbereiches fortzusetzen.*

Die Absätze 2 und 3 stellen hingegen Maßnahmen dar, die nicht der Erhöhung der Sicherheit dienen, sondern die Maßnahmen nach Abs. 1 – bei möglicher Aufrechterhaltung gleicher Sicherheitskriterien – ablösen dürfen, um die Schnelligkeit und Flüssigkeit des Bahnverkehrs zumindest in eingeschränktem Ausmaß wieder herzustellen. Zweifelsfrei ist der Zweck der Bestimmungen der Absätze 2 und 3 nicht darin zu erblicken, für grob fahrlässiges Verhalten von Verkehrsteilnehmern vorzusorgen. ... Zu berücksichtigen bleibt auch noch, dass grundsätzlich allfälliges menschliches (vor allem grob fahrlässiges) Fehlverhalten, sei es ein solches des Lokführers, des Bewachungsorganes oder des Straßenverkehrsteilnehmers, bei Entscheidungen, welche Maßnahmen bei derartigen Störungen geboten sind, jedenfalls unberücksichtigt zu bleiben hat, kann doch grundsätzlich entsprechend dem im öffentlichen Verkehr herrschenden Vertrauensgrundsatz davon ausgegangen werden, dass alle Verkehrsteilnehmer die entsprechenden Vorschriften einhalten. Insbesondere – wie vorliegend – grob fahrlässige Vorschriftenverstöße haben bei der Normenauslegung außer Betracht zu bleiben ... Im Übrigen wird durch das rechtswidrige und grob fahrlässige Verhalten des Triebwagenführers F, der hierfür ja bereits strafrechtlich zur Verantwortung gezogen wurde, der Risikozusammenhang unterbrochen, dass auch aus diesen Gründen eine objektive Zurechnung des Erfolgseintritts nicht möglich ist.“

Das OLG A hat sich mit den Grundsätzen des Verbandsverantwortlichkeitsrechts schlicht nicht befasst. Ein Kommentar zu den Rechtsausführungen des OLG A erübrigt sich durch Verweis auf die vier einzelnen oben ausführlich dargestellten Verbandspflichtverletzungen und die dargestellte Risikoerhöhung durch Sorgfaltspflichtverletzung eines Entscheidungsträgers.

Die rechtliche Beurteilung, hier sei es zu einer Unterbrechung des Risikozusammenhanges gekommen, sodass das Verhalten/die allfälligen Unterlassungen des EIU jedenfalls straflos sei, ist bestürzend. Hervorzuheben ist lediglich, dass abgesehen von der „mutigen“ Interpretation des seinerzeitigen § 14 EKVO, des diesbezüglichen Durchführungserlasses und des gar nicht gewürdigten Maßnahmenblattes (Dienstweisung) das OLG A in seiner Entscheidung den „Faktor Mensch“ im Sinne § 7 ASchG und die diesbezügliche Koordinationsverpflichtung des Arbeitsgebers, alle Maßnahmen zu setzen, um die Gefährdung des „Faktors Mensch“ hintanzuhalten, vollkommen unberücksichtigt lässt.

Der befragte Staatsanwalt N.N. führt gegenüber den dortigen Studienautoren aus: *„Der Lokführer, der den Unfall verursacht hat, ist unmittelbar zur Verantwortung gezogen worden. Dann ist die Frage aufgetreten, ob ein Strukturverschulden bei der ÖBB vorliegt – im Hinblick auf Sofortmaßnahmen, wenn ein Anlagenteil nicht funktionstüchtig ist. Die Frage ist aber aufgrund der Auslegung von Verkehrsnormen durch das OLG schon im Beschwerdeverfahren eingestellt worden, weil das OLG eine andere Auslegung als die StA vertreten hat. Dann sind wir gar nicht zur Frage eines Organisationsverschuldens gekommen.“*

Dieser Fall ist aber auch deshalb repräsentativ für Eisenbahnunfälle, weil er aufzeigt, wie nachsichtig EBU aufgrund unrichtig gelöster Rechtsfragen behandelt werden und wie unnachgiebig die vom Unfall betroffenen Eisenbahnbediensteten.

Der Berufung des Triebfahrzeugführer, ihn rechtsrichtig „nur“ wegen des Vergehens der bloßen fahrlässigen Körperverletzung und fahrlässigen Tötung zu verurteilen bzw. zumindest das Ausmaß der verhängten Strafe (Freiheitsstrafe von acht Monaten bedingt nachgesehen und Geldstrafe von 240 Tagessätzen) schuldgemäß herabzusetzen und jedenfalls eine bedingt nachgesehene Freiheitsstrafe im Ausmaß von nicht mehr als drei Monaten zu verhängen, wurde keine Folge gegeben.

Das OLG A führte in seinem Urteil vom 15.12.2008 zu 19 Bs 250/08 Folgendes aus:

Eine besondere Gefährlichkeit liege hier tatsächlich vor, der sich auch durchaus aus einem einzigen Umstand und nicht notwendigerweise aus der Häufung mehrerer unfallträchtiger Faktoren ergeben könne. *„Die im Anlassfall risikoerhöhenden und risikovermindernden Faktoren sind in umfassender Wertung des Einzelfalles abzuwägen. Keine Einbeziehung finden allerdings spekulative Erwägungen mit anderen, vom Verhalten des Tatverdächtigen unabhängigen Geschehensabläufen, selbst wenn solche einen Verschuldensvorwurf gegen andere Personen begründen könnten ... Die Argumentation mit dem Mitverschulden der ..AG (Anmerkung des EIU) mit einer Nichteinhaltung der Arbeitnehmerschutzbestimmungen und mit den Vorschriften nach § 14 Abs. 2, Abs. 3 EKVO bei weitergehenden Sicherheitsvorkehrungen sowie mit dem Versagen der Aufsicht durch die Eisenbahnbehörde greift somit zu kurz ... Aus der konzediten, mit erheblicher Geschwindigkeit (40 km/h) vorgenommenen Einfahrt des vom Angeklagten gelenkten Zuges in die ungesicherte (und für den querenden Kfz-Verkehr schwer einsehbare) Eisenbahnkreuzung ergibt sich nach Lage des*

Falles eine besondere Gefahrenträchtigkeit im Sinne des § 81 Abs. 1 Z. 1 StGB, weil das beschriebene Verhalten des Triebwagenführers mit außergewöhnlich hoher Wahrscheinlichkeit erwarten ließ, dass ein anderer Mensch getötet oder zumindest schwer verletzt wird.“

Dass für den Tatbestand der besonders gefährlichen Verhältnisse eine auffallende Sorglosigkeit verlangt werde, sei aus dem Gesetz nicht abzuleiten. Ob dem Angeklagten die Gefährlichkeit seines schlichten Vergessens im Moment der Tat bewusst war, könne dahinstehen, waren ihm doch die konkreten Umstände in ihrer gefahrensteigenden Bedeutung jedenfalls erkennbar.

Der Rechtsmittelwerber missverstehe auch *Burgstaller* in WK² § 81 Rz 21, der hervorhebt, dass sich bei der Anwendung auf Fallgestaltungen außerhalb des Straßenverkehrs eine spezielle Problematik für berufliches Handeln mit besonderer Gefahreneignetheit ergibt und eine unkritische Übertragung allgemeiner Risikostandards dazu führen würde, dass das Fehlverhalten eines Beschuldigten dann nie dem Grundfall des jeweiligen Fahrlässigkeitsdelikts, sondern immer gleich dem in der Rede stehenden Qualifikationsfall unterstellt werden müsste. Der Rechtsmittelwerber übersehe nämlich, dass die Gefährlichkeit des vorliegenden Sorgfaltsverstoßes „*wie sonst bei normwidrigem Lenken von Eisenbahnzügen*“ denkbare Gefährlichkeiten (man denke etwa an geringe Geschwindigkeitsüberschreitungen) erheblich übersteige.

Auch die Berufung wegen Strafe war erfolglos. Das OLG A bemüht zur Begründung geradezu klassenkämpferische, aber nicht strafrechtliche Argumente.

Die besondere Verantwortung des Triebfahrzeugführers erhöhe „*den Schuldgehalt eines Vorwurfes aus pflichtwidriger Ausübung dieser Tätigkeit, die ja andererseits gerade wegen der großen Belastung diesem Arbeitnehmer auch Vorteile gegenüber anderen Erwerbstätigen bringt*“ (??!).

7.3 Unfall vom 26.07.2007 - „ZAML-Irrtum“

Dieser Eisenbahnunfall ist insbesondere deshalb interessant, weil der ermittelte Sachverhalt aufgrund des fehlenden Einblicks in das Eisenbahnwesen und der dadurch unterbliebenen Fragestellungen gar nicht erkennen lässt, dass hier eine bedeutende verbandsrechtliche Dimension vorlag.

Der vom Verfasser dieser Studie verteidigte Triebfahrzeugführer wurde gemeinsam mit der separat verteidigten Zugbegleiterin wegen des Vergehens der fahrlässigen Körperverletzung nach § 88 Abs. 1, 3 (§ 81 Abs. 1 Z. 1) und 4, 2. DF (§ 81 Abs. 1 Z. 1) StGB angeklagt und beide sind auch anklagegemäß rechtskräftig verurteilt worden (jeweils Freiheitsstrafe von neun Monaten bedingt).

7.3.1 Der Sachverhalt zur Mitarbeitertat

Die ungarische Zugbegleiterin fertigte den Zug ab, erteilte also dem Triebfahrzeugführer den Abfahrauftrag, weil sie vermeint hatte, die Voraussetzungen für die Abfahrt lägen vor. Die letzten Reisenden waren nämlich eingestiegen. Die Türen schlossen sich. Die in Ungarn ausgebildete

Zugbegleiterin schenkte der am Bahnsteig montierten Zugabfertigungsmeldelampe (ZAML) keine Beachtung.

Die ZAML leuchtet auf, wenn das erste nach der Anfahrt befindliche Hauptsignal einen freizeigenden Begriff signalisiert. Tatsächlich war die ZAML noch nicht erleuchtet. Die Zugbegleiterin signalisierte dem Triebfahrzeugführer aber mit der Winkscheibe, dass die Abfahrt gestattet sei, obwohl die Erteilung des Abfahrauftrages nicht zulässig war. Der Triebfahrzeugführer hätte zwar auch Sicht auf die ZAML gehabt, verließ sich aber auf den Abfahrauftrag der Zugbegleiterin.

Der Triebfahrzeugführer fuhr mit dem vollbesetzten Personenzug an – und zwar stark beschleunigend. Der Triebfahrzeugführer war in Folge des Abfahrvorganges betrieblich abgelenkt und nahm daher die Stellung des Signalnachahmers²⁰⁸ „Halt beim Hauptsignal“ nicht wahr. Der Triebfahrzeugführer nahm aber bei erster Sicht auf das Ausfahrtsignal sofort die Stellung des Ausfahrtsignals „Halt“ wahr und leitete eine Schnellbremsung ein.

Trotz der bei erster Sicht auf das Ausfahrtsignal erfolgten Schnellbremsung rutschte der Zug über das Ausfahrtsignal hinaus und kollidierte mit einem entgegenkommenden Güterzug.

7.3.2 Die verbandsrechtliche Dimension

Vordergründig haben hier lediglich zwei Eisenbahnbedienstete die strafrechtliche Verantwortung für das Zustandekommen des schweren Zugunglücks.²⁰⁹ Unerkannt sind im Strafverfahren folgende Fakten geblieben:

- Im Bahnhofsbereich war kein 500 Hz-Magnet²¹⁰ installiert.²¹¹ Wäre der 500 Hz-Magnet installiert gewesen, hätte der Triebfahrzeugführer gegen das Halt-zeigende Ausfahrtsignal technisch gar nicht anfahren können. Das Ausfahrtsignal stand nämlich auf Halt und dient der 500 Hz-Magnet dazu, solche bekannten menschlichen Fehler (Anfahren gegen ein Halt-zeigendes Signal) der Triebfahrzeugführer zu verhindern.

Der Triebfahrzeugführer hatte zwar beim Einfahren in den Bahnhof auf Höhe des

²⁰⁸ Definition Signalnachahmer in wikipedia: Wenn die vorgeschriebene Sichtweite zum Hauptsignal nicht ausreicht, werden Signalnachahmer aufgestellt, damit der Triebfahrzeugführer den Signalbegriff des Hauptsignals angekündigt bekommt

²⁰⁹ 8 Schwerverletzte, 31 Leichtverletzte, Sachschaden mind. EUR 1.600.000,00 – siehe Anhang I

²¹⁰ 500-Hz-Magnete bilden mit 1000-Hz-Magneten und 2000-Hz-Magneten die sogenannte induktive **Punkt**förmige **Zug**beeinflussung (PZB), auch Indusi genannt. Hauptaufgabe der PZB ist durch Zwangsbremssungen eine unzulässige Vorbeifahrt an einem Halt zeigenden Signal zu verhindern.

Im konkreten sichern 500-Hz-Magneten das Wiederanfahren nach vorausgegangenem Halt an einer Haltestelle (Bahnhof) insofern ab, dass eine Zwangsbremssung eingeleitet wird, wenn der TFzF (zu schnell) gegen ein haltzeigendes Signal anfährt, weil er vergessen hat, dass ihm ein Vorsignal idR einige Kilometer vorher durch einen „Vorsicht zeigenden Begriff“ die mögliche Haltstellung eines Signales angezeigt hat

²¹¹ Parallele zum Unfall vom 11.12.2011 – Dienstanweisung zur Ausschaltung einer Sicherheitseinrichtung (Kapitel 7.13)

Einfahrsignals die Stellung des Ausfahrsvorsignals²¹² mit „Vorsicht“ erkannt und daraufhin das Erkennen entsprechend quittiert, sodass der dort befindliche 1000 Hz-Magnet²¹³ keine Zwangsbremmung an der **Punktförmigen Zugbeeinflussungs-Anlage** auslöste.

Infolge des Abbremsens des Personenzuges bis zum Stillstand, der Überwachung des Fahrgastwechsels, des Wiederauffahrens und der insgesamt durch die Stillstandsphase erfolgten Unterbrechung des Arbeitsvorganges hatte der Triebfahrzeugführer beim Anfahren aus dem Bahnhof schlicht darauf vergessen, dass das Ausfahrtsignal nach wie vor auf Halt stehen könnte.

Der Einbau solcher Magnete (500 Hz-Magnete in Wiederanfahrbereichen, 1.000 Hz-Magnete bei Vorsignalen, 2.000 Hz-Magnete bei Hauptsignalen) ist Stand der Technik.

Ein besonderer „Treppenwitz“ bei diesem Unfall war, dass ursprünglich sogar an der vorgesehenen Stelle ein 500 Hz-Magnet installiert war. Zur Reduktion von Wartungskosten ist aber dieser 500 Hz-Magnet, wie auch bei anderen Gefahrenstellen, schlicht wieder abmontiert worden.

- Der Triebfahrzeugführer reagierte ohne Reaktionsverspätung auf das Halt-zeigende Ausfahrtsignal.

Trotz diesbezüglich richtiger und rechtzeitiger Reaktion konnte er technisch seinen von ihm geführten Zug nicht mehr auf Höhe des Ausfahrtsignals zum Stillstand bringen und rutschte solcherart in den entgegenkommenden Güterzug hinein.

Hier liegt die Problematik des sogenannten „mangelnden Durchrutschweges“ vor. Ursprünglich war in Österreich durch die entsprechende Situierung eines Hauptsignals (Einfahrtsignal, Ausfahrtsignal) dafür gesorgt, dass bei Einleitung einer Schnellbremsung aufgrund der Signalstellung „Halt“ der Triebfahrzeugführer so rechtzeitig zum Stillstand kommt, dass er nicht in die Fahrstraße eines entgegenkommenden Zuges hineinrutscht. In Deutschland ist diese Sicherheitsmaßnahme nach wie vor aufrecht.

In Österreich war es aber zur Verdichtung des Eisenbahnverkehrs (Einführung des Halbstunden-, Stunden-, Zweistundentaktes) notwendig, die Nutzgleise zu verlängern. Dadurch mussten die Hauptsignale entsprechend weiter „nach hinten“ verlegt werden mit der Konsequenz, dass dadurch ungefähr in den 90er-Jahren des vorherigen Jahrhunderts die Durchrutschwege entscheidend verkürzt worden sind.

²¹² Definition Vorsignale in wikipedia: Vorsignale kündigen das Signalbild an, das beim dazugehörigen Hauptsignal zu erwarten ist

²¹³ 1000-Hz-Magneten sind bei Vorsignalen situiert. Zeigt ein Vorsignal einen Vorsicht zeigenden Begriff, hat der TFzF die Wachsamkeitstaste zu quittieren (= „Ich hab's verstanden). Tut er das nicht, wird 4 Sekunden nach Überfahren des Vorsignales die Zwangsbremmung eingeleitet

Die Durchrutschwege hätten nicht abgeschafft werden müssen, hätten die Eigentümer der (damals noch nicht in EIU und EVU aufgesplitteten) EBU dementsprechendes Geld für den Bau von Parallelgleisen zur Verfügung gestellt. Nachdem aber der Bau eines Gleiskilometers minimal EUR 4.000.000,00 bis oben offen, meist jedoch EUR 25.000.000,00 kostet, hat sich hier insbesondere die Republik Österreich als Eigentümerin des ÖBB-Konzerns entschlossen, solche Gleisbauinvestitionen nach Möglichkeit hinten zu halten und sich mit der Abschaffung der Durchrutschwege kostenneutral zu behelfen.

- Die Zugbegleiterin war ungarische Staatsbürgerin und ist auch in Ungarn ausgebildet worden. Die Eignung der Zugbegleiterin bei einem Einsatz innerhalb Österreichs war nicht (korrekt) überprüft worden. Insbesondere wurde nicht darauf Bedacht genommen, dass bei den ungarischen Bahnen die ZAML keine wesentliche Bedeutung hat. Die Zugbegleiterin war sich der Gefährlichkeit Ihres Tuns nicht bewusst.

Die Verbandspflichtverletzungen

1. Das EIU hat die dem **Stand der Technik** entsprechende Absicherungsmaßnahme „500 Hz-Magnet“, die sich Jahrzehnte lang bewährt hat, aus Kostengründen **zurückgenommen**; auch für den Unfallsbereich.
2. Ebenso hat das EIU im Unfallsbereich durch das in den 90er-Jahren des vorigen Jahrhunderts nach hinten verlegte Ausfahrtsignal den **Durchrutschweg** so **verkürzt**, dass ein anstoßfreies Anhalten nach einem auf ein erkanntes Haltzeigendes Hauptsignal eingeleiteten Bremsvorgang nicht mehr möglich ist; dies auch im Unfallsbereich.

Diese Maßnahme war zweifellos „ökonomisch notwendig“, weil die Republik Österreich insgesamt zu wenig Geld für einen dem technischen Stand entsprechenden Gleisaufbau nicht zur Verfügung gestellt hat. Dies kann aber nicht Straflosigkeit des zu belangenden Eisenbahnverbandes bewirken. Es gibt „Eisenbahnjudikatur“ (LG Steyr, bestätigt vom OLG Linz), die besagt, dass der Eisenbahnbedienstete die Umsetzung eines vom Arbeitgeber erteilten Auftrages zu verweigern hat, wenn er erkennt, dass dieser Auftrag gesetzlichen Vorschriften (in concreto: Bestimmungen über die Einhaltung der Arbeitszeit) widerspricht und dass ein maßstabsgerechter Triebfahrzeugführer die Gefahr des Arbeitsplatzverlustes im Fall der Weigerung der Umsetzung des Auftrages in Kauf zu nehmen hat und eine entsprechende Argumentation mit Existenzängsten daher die Straflosigkeit nicht bewirkt. In analoger Weise ist daher konsequenterweise auf Verbandsebene zu argumentieren.

3. Die ungarische Zugbegleiterin war **nicht entsprechend** in die Besonderheiten des österreichischen Eisenbahnwesens für ihren Arbeitsplatz **ausgebildet und unterwiesen**. Insbesondere war sie in ihrem konkreten Fall nicht einmal geeignet, die Funktion einer Zugbegleiterin in Österreich wahrzunehmen. Hier liegt also eine wesentliche unterlassene personelle Maßnahme vor, insbesondere auch Verstöße gegen § 6 Abs 1 ASchG, § 21a EibG und § 5 Abs 2 EibVO.

Risikoerhöhung durch Sorgfaltsverpflichtverletzung eines Entscheidungsträgers

Hier liegen Leitungspflichtverletzungen wesentlicher technischer Art, aber auch wesentlicher personeller Art in Form von Aufsichtspflichtverletzungen vor.

Es bedarf keiner näheren Darstellung, dass die getroffenen Maßnahmen und Unterlassungen auf Entscheidungsträgerebene den Unfall erst ermöglicht haben, aber jedenfalls begünstigend und risikoe erhöhend waren.

7.4 Unfall vom 06.07.2007 - „offener Schranken“

Die Autoren der Evaluierungsstudie „Generalpräventive Wirksamkeit, Praxis und Anwendungsprobleme des Verbandsverantwortlichkeitsgesetzes (VbVG)²¹⁴ bearbeiten diesen Eisenbahnunfall ebenfalls.

Der vom Verfasser dieser Studie verteidigte Fahrdienstleiter wurde angeklagt wegen fahrlässiger Tötung unter besonders gefährlichen Verhältnissen (§ 81 Z 1 StGB). Er wurde wegen fahrlässiger Tötung (§ 80 StGB) verurteilt.

Ein Verbandsverfahren gegen das EIU wurde eingeleitet. Es ist aber noch vor der Hauptverhandlung gegen den Fahrdienstleiter trotz der fachkundigen „Beratung“ der Anklagebehörde durch das VAI eingestellt worden; dies wegen des Sachverständigengutachtens, das von einem anderen Sachverhalt ausgegangen ist als das VAI.

Der Sachverständige ging im Gegensatz zu den Erhebungen des VAI von der Richtigkeit der massiven Behauptungen der Arbeitgeberseite aus, dass es keine Anrainerbeschwerden wegen zu langer Wartezeiten am geschlossenen Schranken gegeben habe und nie systemmäßig mit Ersatzsignal²¹⁵ gefahren worden sei.

Der zur Hauptverhandlung nicht mehr beigezogene Sachverständige (das Verbandsverfahren war bereits eingestellt), der sich redlich bemüht hatte die Sache aufzuklären, hatte zum einen das Problem, dass die Arbeitgeberin nicht die erforderlichen Unterlagen (eine strittige Betriebsverfügung, Auszüge aus dem Protokoll drucker, der sämtliche Fahrdienstleiterhandlungen dokumentiert) herausgab bzw. behauptete, solche gäbe es nicht.

²¹⁴ Fuchs/Kreissl/Pilgram/Stangl, 94 ff.

²¹⁵ Definition Ersatzsignal in wikipedia: Das Ersatzsignal ist ein Eisenbahnsignal und befindet sich an einem Hauptsignal. Es ersetzt nicht den Fahrtbegriff, sondern einen schriftlichen Befehl, um trotz eines haltzeigenden oder gestörten Hauptsignals den Zugverkehr aufrechterhalten zu können. Denn es gestattet dem Triebfahrzeugführer, an einem Hauptsignal ohne einen schriftlichen Befehl vorbeizufahren, das Halt zeigt oder an einem Lichthauptsignal, welches gestört ist.

Das Bedienen eines Ersatzsignales durch den zuständigen Fahrdienstleiter ist eine im Nachweis der Zählwerke durch Eintrag des aktuellen, zum jeweiligen Ersatzsignal gehörigen Zählerstandes nachzuweisende Handlung. Die Verwendung eines Ersatzsignals findet nur in Störungsfällen oder bei Bauzuständen statt.

Aber auch der angeklagte Fahrdienstleiter konnte dem Sachverständigen nicht die von der Verteidigung behauptete Betriebsverfügung „Fahren mit Ersatzsignal“ vorlegen, weil diese – so dessen Behauptung – unmittelbar nach dem Unfall aus dem Fahrdienstleitungsraum verschwunden sei.

Gäbe es allerdings – so der Sachverständige – eine derartige Anweisung wie von der Verteidigung behauptet, wäre diese tatsächlich in Widerspruch zur Betriebsvorschrift V3 ausgeführt worden.

Zusammengefasst kam der Sachverständige zum Schluss, dass das EIU sämtliche organisatorischen, technischen und personellen Maßnahmen getroffen habe, um das Unfallsrisiko bestmöglich gering zu halten.

Der Betriebsratsvorsitzende, der nach Erstattung des Gutachtens und nach Einstellung des Verbandsverfahrens in der Hauptverhandlung die Anrainerbeschwerden bestätigt hat, hatte zufällig einen Monat vor der Hauptverhandlung entdeckt, dass das örtliche Bahnhofspersonal hunderte Kilo Altpapier in einem Container entsorgt hat, darunter auch Auszüge aus dem Protokoll drucker. Der Betriebsratsvorsitzende konnte dem Gericht wenigstens einen von ihm noch sichergestellten Auszug aus dem Protokoll drucker vorlegen und zwar zufälligerweise aus dem Monat vor dem Unfall. Daraus war ersichtlich, dass an jedem einzelnen Tag fünfmal am Ausfahrtsignal R4 mit Ersatzsignal vorbeigeschoben worden ist, was ein 1000maliges Stellen des Ersatzsignales pro Jahr hochgerechnet ergibt.

Auf die Aussage des Betriebsratsvorsitzenden und den Protokoll druckerauszug ist seitens der Anklagebehörde nicht mehr reagiert worden (in Form der Wiedereröffnung/Wiederaufnahme des Verbandsverfahrens).

7.4.1 Der Sachverhalt zur Mitarbeitertat

Zum Unfallszeitpunkt hatte der Fahrdienstleiter gleichzeitig zwei Funktionen wahrzunehmen. Einerseits war er weiterhin für die Streckenfahrdienstleitung zuständig, andererseits hatte er zusätzlich die Aufgaben des Fahrdienstleiterkollegen zu übernehmen, der für die Vershubfahrten im Bereich eines Zentralstellwerks verantwortlich war. Aufgrund eines außergewöhnlichen Ereignisses (schief stehender Signalmasten auf der Strecke) war dieser „Fahrdienstleiter Außendienst“ nämlich als Einsatzleiter in den Außendienst abkommandiert worden.

Kurzzeitig musste der angeklagte und später verurteilte Fahrdienstleiter zudem noch seinen Arbeitsplatz verlassen, um am Bahnsteig Informationen einzuholen über die aufgrund des außergewöhnlichen Ereignisses erfolgte Aufklärungsfahrt.

Noch bevor der rechtskräftig verurteilte Fahrdienstleiter die Aufgaben seines Fahrdienstleiterkollegen übernommen hatte, hatte er – sich im selben Arbeitsraum wie sein Kollege befindend – mitgehört, dass ein Vershubleiter dem „Fahrdienstleiter Außendienst“ die Abfahrtbereitschaft

gemeldet hat. Der verurteilte Fahrdienstleiter meinte – während er gerade eine andere Fahrstraße stellte – dabei herausgehört zu haben, dass diese Verschubreserve²¹⁶ zur Anschlussbahn G verschoben und dabei daher unmittelbar vor einer mit Schrankenanlage gesicherten Eisenbahnkreuzung in diese Anschlussbahn G einfahren wird. Die Weichenumstellung zur Einfahrt in diese Anschlussbahn G nimmt die Verschubmannschaft selbst an Ort und Stelle vor.

Tatsächlich aber war es der dienstliche Auftrag jener Verschubmannschaft nicht in die Anschlussbahn G einzufahren, sondern darüber hinaus bis zur Anschlussbahn B zu verschieben. Dazu war es aber notwendig, die Eisenbahnkreuzung zu überfahren, was die Verschubreserve auch tat. An der geöffneten Eisenbahnkreuzung ereignete sich dann der Unfall.

Der angeklagte Fahrdienstleiter hat tatsächlich einen Fehler begangen. Die rechtskräftige Verurteilung wegen fahrlässiger Tötung ist zu Recht erfolgt. Der Fahrdienstleiter hatte sich über den geplanten Verschubweg geirrt und bei der Verschubmannschaft nicht näher nachgefragt; daher hat er die Eisenbahnkreuzung nicht separat geschlossen, weil er annahm, die Verschubreserve werde vorher „abbiegen“.

7.4.2 Die verbandsrechtliche Dimension

- Das VAI stellte mit seiner Eingabe vom 28.04.2008 an die Staatsanwaltschaft fest, dass bis zum Jahr 2006 das Sicherheitssystem der Eisenbahnkreuzungssicherungsanlage so gestaltet war, dass der Verschubteil/der Zug durch ein Überqueren des Einschaltkontaktes jedenfalls die Einschaltung der Schrankenanlage auslöst. Dadurch wird die Schrankenanlage geschlossen und zwar unabhängig davon, ob in die Weiche zur Anschlussbahn G eingefahren, die EK also nicht benützt wird oder ob in die Weiche zur Anschlussbahn B knapp nach der EK eingefahren wird.

Ab dem Jahr 2006 wurde die Vorgangsweise nach Anrainerbeschwerden wegen zu langer Wartezeiten an der geschlossenen EK durch eine Anweisung der Arbeitgeberin geändert. Entgegen der Vorschriften der diesbezüglichen Betriebsvorschrift V3 sei ab nun mit Ersatzsignal gefahren worden, das bedeutet, dass die signaltechnische Absicherung durch menschliches Handeln überbrückt werde. Dadurch wurde es erforderlich, bei der Ausfahrt eines Verschubteiles/Zuges jeweils im Einzelnen festzulegen, ob die Schrankenanlage geschlossen werden muss oder nicht. Bei dieser Vorgangsweise bestehe das Risiko einer menschlichen Fehlerquelle (versehentlich nicht geschlossene Schrankenanlage). Eben dieser zusätzliche Risikofaktor sei beim vorliegenden Unfallereignis auch schlagend geworden (Verwechslung der Anschlussbahnen und damit verbunden nicht geschlossene Schrankenanlage).

²¹⁶ Eine Verschubreserve besteht aus dem Tzfz, der Verschublokomotive, der Verschubmannschaft und den während des Verschubes bewegten Wagen

Nach dem Unfallereignis vom 08.07.2007 sei diese Vorgangsweise mit „Fahren mit Ersatzsignal“ von der Arbeitgeberin zurückgenommen und ab diesem Zeitpunkt sei wiederum die ursprünglich vorgesehene Abwicklung unter Ausschluss der menschlichen Fehlerquelle angeordnet worden.

- Daraufhin erklärten die Zeugen auf Arbeitgeberseite, ein zu oftmaliges Fahren mit Ersatzsignal sei unzulässig (was auch richtig ist). Wenn dies vorgekommen sei, sei dies in der ausschließlichen Verantwortung der Fahrdienstleiter gelegen. Die Fahrdienstleiter hätten darüber Meldung erstatten müssen. Der Arbeitgeber habe nicht gewusst, dass so oft mit Ersatzsignal gefahren werden musste, nur damit der Eisenbahnschranken offen bleibt, wenn schon vorher zur Anschlussbahn G „eingebogen“ wird. Eine entsprechende Betriebsverfügung wurde entschieden in Abrede gestellt.
- Im Strafverfahren gegen den Fahrdienstleiter kam auch heraus, dass sich der behaupteten Umstellung auf „Fahren mit Ersatzsignal“ im Jahr 2006 die zuständigen Fahrdienstleiter vom Arbeitgeber nicht mehr geschult worden sind.

Die Verbandspflichtverletzungen

1. Gemäß der Stellungnahme des VAI gegenüber der Staatsanwaltschaft hat das EIU gegen die Bestimmungen des § 4 Abs 3 ASchG iVm § 7 Z 4 und Z 6 ASchG verstoßen, welche vorsehen, dass **Schutzmaßnahmen** so festzulegen sind, dass sie soweit wie möglich auch **bei menschlichem Fehlverhalten** wirksam sind.

Außerdem liegt ein allgemeiner Verstoß gegen § 7 **ASchG** dahingehend vor, dass entsprechende Risiken nicht vermieden worden sind, der Faktor „Mensch“ bei der Arbeit nicht berücksichtigt worden ist, die Gefahrenmomente nicht ausgeschaltet oder verringert worden sind.

Geht man also davon aus, dass die Erhebungen des VAI zum Sachverhalt richtig sind, hat sich das EIU die Verletzung von Verbandspflichten gegen das Arbeitnehmerschutzrecht zuschulden kommen lassen.

2. Mit Ersatzsignal darf nur in Störungsfällen gefahren werden, weil durch solche Stellungen Schutzvorrichtungen, die den Faktor „Mensch“ überwachen sollen, ausgeschaltet werden. Für den Fall, dass die Ermittlungen des VAI und die Behauptungen des Fahrdienstleiters richtig sind, liegt somit auch ein **Verstoß gegen die Betriebsvorschrift V3** vor.
3. Die Fahrdienstleiter auf jener Dienststelle sind **nicht periodisch geschult bzw. weitergeschult** worden. Auch hier liegt ein Verstoß gegen das **ASchG** vor. Wären sie entsprechend geschult worden, hätten sie ein Problembewusstsein entwickelt, nicht ständig mit Ersatzsignal zu fahren. Sie hätten sich wahrscheinlich geweigert, solche Handlungen vorzunehmen.

4. Insofern die Zeugen auf Arbeitgeberseite behaupten, es habe gar keine Arbeitgeberweisung gegeben zum „Fahren mit Ersatzsignal“ (das wäre praktisch die Eigeninitiative der Fahrdienstleiter gewesen), so liegt hier eine **Aufsichtspflichtverletzung** vor. Eingeführt wurde die Maßnahme 2006. Der Unfall ereignete sich erst im Juli 2007. Hätte es somit zumindest einmal in diesem Zeitraum eine stichprobenartige Überprüfung der Fahrdienstleitung gegeben, wäre entweder durch **Dienstgespräche** oder aber gewiss durch die **Kontrolle der Protokollauszüge** evident geworden, dass nicht nur ausnahmsweise - wegen technischer Notsituationen - mit Ersatzsignal gefahren wird.

Risikoerhöhung durch Sorgfaltspflichtverletzung eines Entscheidungsträgers

Zweifellos ist bei einem solchen Sachverhalt, wie ihn das VAI zu den Punkten 1 bis 3 angenommen hat, die Unfallwahrscheinlichkeit begünstigt und wesentlich erleichtert worden. Es war nur eine Frage der Zeit, bis ein Fahrdienstleiter einen menschlichen Fehler macht, der aber durch einfache rechtliche Maßnahmen (Beachtung der Betriebsvorschrift V3) oder einfache technische Maßnahmen folgenlos geblieben wäre.

Das Fahren mit Ersatzsignal ist nur für außergewöhnliche Betriebssituationen geschaffen. Es darf nicht missbraucht werden für tagelanges oder gar jahrelanges „Routinegeschäft“. Somit liegt hier ein wesentlicher Sorgfaltsverstoß in Form der Verletzung der Leitungs-, aber auch Aufsichtspflicht vor. Wesentliche organisatorische und personelle Maßnahmen sind unterlassen worden.

7.5 Unfall vom 21.08.2008 – „Hobbyeisenbahner“

Dieser Eisenbahnunfall zeigt, dass sich VbVG-Unfälle nicht nur im Betrieb von größeren Eisenbahnunternehmen zutragen, sondern auch in Kleinunternehmen ohne „konzernartige aufgesplitterte Struktur“.²¹⁷

Der vom Verfasser dieser Studie verteidigte Spitzenverschieber wurde angeklagt wegen fahrlässiger Tötung (§ 80 StGB). Der Freispruch in I. Instanz wurde rechtskräftig.

Ein Verbandsverfahren ist zu keinem Zeitpunkt eingeleitet worden.

7.5.1 Der Sachverhalt (zur Mitarbeitertat)²¹⁸

Am Betriebsgelände des Bahnhofes W beginnt eine Schmalspurbahn mit zwei Stichgleisen (Ein Übergang von Schienenfahrzeugen zwischen der dortigen Nebenbahn auf diese Schmalspurbahn kann technisch nicht stattfinden – sogenannter Inselbetrieb).

²¹⁷ Zu diesem Ausdruck der konzernartigen aufgesplitteten Struktur, „aufgrund welcher die Nachweiserbringung, dass wesentliche technische, organisatorische oder personelle Maßnahmen zur Verhinderung solcher Verbandsdaten unterlassen worden seien, nicht immer leicht zu erbringen seien“: die Bundesministerin für Justiz in der Anfragebeantwortung vom 16.04.2013 in 13789/AB XXIV. GP-Anfragebeantwortung zu 14026/J; siehe Kapitel 5.6

²¹⁸ Hier liegt - wie auch durch den Freispruch bestätigt - keine Mitarbeitertat iS des VbVG vor, sondern tatsächlich eine (direkte) Entscheidungsträgertat iS § 3 Abs 2 VbVG

Diese Schmalspurbahn wird von einem Verein engagierter Hobbyeisenbahner betrieben. Das Betriebsgelände des Bahnhofes W (integriertes EBU) darf der Hobbyeisenbahnverein im Bereich der Schmalspurinfrastruktur gratis nützen.

An den Frühlings- und Sommerwochenenden führen die Hobbyeisenbahner Bummelzugfahrten durch und befördern auch Passagiere. Teilweise sind die Hobbyeisenbahner auch hauptberufliche Mitarbeiter von „richtigen“ Eisenbahnunternehmen bzw. auch pensionierte „Eisenbahner-Profis“. Der Angeklagte war Finanzbeamter. Der Getötete war ein Optikermeister in Ruhe.

Am 21.08.2008 führte der Betriebsleiter dieses Vereines als TFzF – im Hauptberuf Bediensteter eines EBU – mit einem Spitzenverschieber, gleichzeitig auch Verschubmeister Verschubbewegungen durch, um für eine Bummelzugfahrt die notwendigen Wagen zusammenzustellen.

Der angeklagte und später freigesprochene Verschubmeister / Spitzenverschieber informierte seine links am Nebengleis im Restaurantwagen „Bummelzugschenke“ befindlichen Vereinsfreunde, dass nun am „rechten“ Gleis Verschubarbeiten durchgeführt werden zur endgültigen Zusammenstellung des Bummelzuges und sie daher bis zum Abschluss der Verschubarbeiten vorsichtig sein bzw besser gleich im Restaurantwagen bleiben mögen.

Im Rahmen der unfallsgegenständlichen Verschubbewegung war eine geschobene Verschubfahrt notwendig, d.h. mit einem Spitzenwagen an vorderster Stelle und mit der Kleindiesellokomotive am Schluss des Verschubes, sodass also der TFzF keine Sicht auf den Verschubweg hatte. Unglücklicherweise war der erste Wagen (also der Spitzenwagen) ein sogenannter Mariazellerwagen, der kein Trittbrett an der Frontspitze aufweist, sondern lediglich links und rechts hinten an den Seiten.

Im Zuge des Verschubes stand der Spitzenverschieber auf dem Trittbrett der in Verschubrichtung befindlichen rechten Wagenseite, um so (einigermaßen) Blick auf das Verschubziel zu haben als auch auf die zusehenden zwei betriebsfremden Personen, die auf einem Gleisstapel rechts des Verschubgleises standen, die den Verschub filmten und allenfalls von rechts den Verschubweg queren könnten.

Nach links (also auf das Nachbargleis, auf dem sich unter anderem der Restaurantwagen mit den dort befindlichen Vereinsfreunden befand) hatte der Spitzenverschieber keine Sicht, weil ihm diese Sicht durch die Aufbauten des Mariazellerwagens blockiert war. Der Spitzenverschieber verließ sich darauf, dass sich die Vereinsfreunde an seine Anweisungen halten werden.

Der Spitzenverschieber konnte dieses Manko des nicht genügenden Sichttraumes nach links auch nicht dadurch wettmachen, dass er dem Verschubverband vorausgegangen wäre. Ein Vorangehen war deshalb nicht möglich, weil Holzschwellen in der gesamten Länge des rechten Stichgleises breitflächig, den größten Teil des Bahnhofvorplatzes blockierend in Höhe von ca. 1½ m so knapp an das rechte Schmalspurgleis gelagert waren, dass ein Durchgehen zwischen Wagen und Holzstapel nicht möglich war.

Im Zuge der Annäherung der Vershubgarnitur zu der am Nebengleis befindlichen „Bummelzugschenke“ hielt sich der später getötete Hobbyeisenbahner zwar außerhalb des Restaurantwagens auf, aber dicht bei diesem stehend und mit Blick in Richtung der herannähernden Vershubgarnitur. Als sich die Front der Vershubgarnitur auf sieben Meter angenähert hatte, drehte sich der kurz später getötete Mann aber aus unerfindlichen Gründen um und begann schräg rückwärts in Richtung des herannähernden Zuges zurückzuschlendern und trat bei seinem zweiten Schritt auch auf das Vershubgleis. Die auf dem Holzstapel stehenden beiden Betriebsfremden filmten die Vershubbewegung und warnten sowohl den Mann als auch den Spitzenverschieber. Jener signalisierte daher auch dem Triebfahrzeugführer mittels Handzeichen „Vershub Halt“.

Ein anstoßfreies Anhalten war aber nicht mehr möglich. Auch konnte sich der gewarnte und hierdurch sichtlich überraschte Mann nicht mehr in Sicherheit bringen, sodass der offenbar zuvor ein „Black-out“ habende Hobbyeisenbahner im Zuge des Überrollens tödliche Verletzungen erlitt (Die Unfallsrekonstruktion wurde wesentlich erleichtert durch das sichergestellte Filmmaterial und ergab das eisenbahntechnische Gutachten, dass der Spitzenverschieber den Unfall auch dann nicht mehr hätte verhindern können, wenn er genügend Sichtraum auf den gefährdeten Bereich gehabt hätte). Der Spitzenverschieber wurde daher rechtskräftig freigesprochen.

7.5.2 Die verbandsrechtliche Dimension

Wären am Bahnhofsgelände von dem integrierten EBU, das den Bahnhof W betreibt, nicht Holzschwellen in mächtigen Ausmaß, was sowohl die Höhe, Breite als auch Länge dieses Stapels betraf, unmittelbar an die Gleise der Schmalspurbahn gelagert gewesen, sodass gerade noch ein anstoßfreies Vorbeifahren der Schmalspurbahnfahrzeuge möglich war, nicht aber ein Absteigen vom Mariazellerwagen und Vorausgehen vor der Vershubgarnitur und zwar so, dass stets direkte Sicht zum Triebfahrzeugführer sichergestellt ist, wäre der Unfall wahrscheinlich unterblieben. Der Spitzenverschieber hätte wohl – hätte er anstandslos der Vershubgarnitur vorausgehen können – seinen Eisenbahnerfreund, der entgegen der Anweisung aus dem Restaurantwagen ausgestiegen war, angewiesen, sofort wieder in den Restaurantwagen einzusteigen.

Das EBU hat in den Monaten, sogar Jahren vor dem Unfall auf die wiederholten Bitten des Hobbyeisenbahnvereines, den riesigen Schwellenstapel mit einem größeren Abstand vom Schmalspurgleis zumindest so zu lagern, dass die Verschieber neben dem Gleis vorausgehen können, nie zweckentsprechend reagiert. Dem EBU war auch bekannt, dass der Schmalspurfahrzeugpark aus mehreren Mariazellerwagen besteht, wo es keine Trittbretter an der Fahrzeugspitze gibt und daher nicht sichergestellt ist, dass der Spitzenverschieber stets den gesamten Vershubweg überblicken kann.

Die Verbandspflichtverletzungen

Auch wenn hier nur Hobbyeisenbahner am Werk waren, die lediglich fallweise an den Wochenenden in der warmen Jahreshälfte Vershub- und Zugfahrten unternahmen, so waren sie bei ihren Aktivitäten doch **Arbeitnehmer iS des ASchG**. Die **Arbeitsstätte** war infolge der bis an

die Schmalspurgleise heranreichenden Schwellenstapel **nicht sicher**. Für diesen Schwellenstapel war nicht der Verein, sondern das fremde, integrierte EBU verantwortlich, dass das Lager zum Großteil auf seinem von ihm genutzten Bahnhofsvorplatz, zum kleineren Teil auch auf der dem Verein zugewiesenen Arbeitsstätte, errichtet hatte.

Aufgrund der wiederholten Bitten des Vereines auf Abbau des Stapels zumindest im Bereich des rechten Schmalspurgleises, wusste das integrierte EBU definitiv, dass der Stapel sichere Vershubtätigkeiten nicht zulässt. Der Verein war aber nur wohlgelittener „Gast“.

Somit liegt hier ein Verstoß gegen **allgemeine Verkehrssicherungspflichten** vor, subsidiär auch gegen das ASchG.

Risikoerhöhung durch Sorgfaltspflichtverletzung eines Entscheidungsträgers

Zweifellos haben die unmittelbar am rechten Schmalspurgleis gelagerten Schwellen das Unfallsrisiko erhöht. Diese Gleisschwellenstapel bedungen, dass der Spitzenverschieber dem Spitzenwagen nicht vorangehen konnte, was er aufgrund der nicht an der Wagenspitze befindlichen Trittbretter aber hätte tun müssen. Daher war das beharrliche Untätigbleiben des EBU, das den Bahnhof W bedient, sogar unmittelbar kausal für den Unfall. Hier liegt in Bezug auf integrierte EBU eine (direkte) Entscheidungsträgertat vor.

Die Kenntnis von der Gefahrenquelle, das beharrliche Ignorieren der Wünsche des Eisenbahnvereines auf Entfernung der Gefahrenquelle und der Verstoß gegen das ASchG stellen klarerweise eine Sorgfaltspflichtverletzung dar.

Die Sorgfaltspflichtverletzung auf Entscheidungsträgerebene den integrierten EBU ist organisatorischer Natur in Form einer Leitungspflichtverletzung, einer Koordinations- und Aufsichtspflichtverletzung.

7.6 Unfall vom 09.10.2009 – „fehlerhafte Situierung des Isolierstoßes“

Dieser Eisenbahnunfall wird in der Evaluierungsstudie *„Generalpräventive Wirksamkeit, Praxis und Anwendungsprobleme des Verbandsverantwortlichkeitsgesetzes (VbVG)“* als der Fall „Das defekte Signal“ beschrieben.²¹⁹

Zwei Personen sind infolge der Zugkollision schwer und 11 Personen leicht verletzt worden.

Es entstand erheblicher Sachschaden (EUR 1,1 Mio.) an Fahrzeugen und Eisenbahninfrastruktur.

Das EIU hat nach durchgeführter Hauptverhandlung im Diversionsweg eine Geldbuße von EUR 350.000,00 akzeptiert. Auch die beiden mitbeschuldigten Bahnmeister akzeptierten eine diversionelle Erledigung.

²¹⁹ Fuchs/Kreissl/Pilgram/Stangl, 93f

7.6.1 Der Sachverhalt zur Mitarbeitertat

Der Staatsanwalt warf dem EIU und 2 Bahnmeistern vor, dass es zum Unfall gekommen ist aufgrund einer nicht grenzfrei situierten Gleisisolierung (fehlerhaft situierter Isolierstoß)²²⁰ im Bereich einer Weiche und dass das Unfallereignis gemäß den Ermittlungen des VAI sicher hätte vermieden werden können, wenn die vorgesehene Abnahmeprüfung nicht unterlassen worden wäre. So ist es aber durch den fehlerhaft situierten Isolierstoß sicherungstechnisch zur Gleisfreimeldung an den zuständigen Fahrdienstleiter gekommen, obwohl sich ein im Weichenbereich stehender Arbeitszug im Fahrraum eines Nachbargleises befand. Der Fahrdienstleiter sah aber aufgrund der Gleisfreimeldung kein Problem für einen ankommenden Schnellbahnzug und rechnete nicht mit einer Flankenfahrt (= Kollision) zwischen Schnellbahnzug und Arbeitszug. Er stellte für den Schnellbahnzug das betreffende Signal auf „Frei mit 40 km/h“. Daher fuhr der auf dem Nachbargleis des Arbeitszuges ankommende Schnellbahnzug ungebremst gegen den im lichten Raum der Weiche stehenden Arbeitszug.

Unfallsursache war also nicht ein „defektes Signal“, sondern ein fehlerhaft – nicht grenzfrei – verlegter Isolierstoß. Die Sicherungsanlage konnte nicht erkennen, dass die Weiche, die der Schnellbahnzug passieren musste, tatsächlich durch einen (Arbeits)Zug besetzt ist. Daher ließ die Sicherungsanlage die Stellung des Signals für den Schnellbahnzug zu.

7.6.2 Die verbandsrechtliche Dimension

Die verbandsrechtliche Dimension ist relativ einfach zu erfassen.

Die beiden Bahnmeister verursachten im Zuge der Bautätigkeit einen **technischen Fehler** am Isolierstoß. Die vorgenommenen Weichen- und Signalbauarbeiten sind wesentliche bauliche Änderungen. In einem solchen Fall ist gemäß **§ 37 ASchG iVm § 38 EisbAV** eine **Abnahmeprüfung** zwingend vorgesehen. Vor einer solchen Abnahmeprüfung ist die betroffene Teilstrecke nicht offen für den Zugverkehr.

Fehler wie der vorliegende werden im Zuge von Abnahmeprüfungen üblicherweise erkannt. Denn dazu dienen solche Prüfungen. Das EIU hat diese Abnahmeprüfung unterlassen.

Die Verbandspflichtverletzungen

Hier liegt ein Verstoß gegen Arbeitnehmerschutzbestimmungen gesetzlicher und verordnungsmäßiger Art vor (ASchG, EisBAV).

Risikoerhöhung durch Sorgfaltspflichtverletzung eines Entscheidungsträgers

Wie das VAI in seiner im Gerichtsakt aufliegenden Vorhaltung gegenüber dem EIU festhält, wäre bei

²²⁰ Erklärung der Gleisisolierung/des Isolierstoßes in wikipedia zu Gleisfreimeldeanlage:

Ein Gleisstromkreis arbeitet mit einem Gleisabschnitt zusammen, in dem eine oder beide Schienen gegeneinander und gegen Erde isoliert sind. Die Gleisfreimeldeanlage gehört als Teil der Außenanlagen eines Stellwerks zu den Signalanlagen einer Eisenbahn. Sie dient dem Zweck, das Freisein der einzelnen Abschnitte (= Gleisstromkreise) des Fahrweges eines Zuges vor der Fahrtstellung des Hauptsignals festzustellen

einer vom EIU durchgeführten Abnahmeprüfung die Zugkollision mit Sicherheit vermieden worden. Die Sorgfaltspflichtverletzung in Form einer Leitungspflichtverletzung ist evident.

Das EIU hat ohne Gegenwehr eingesehen, dass es sich die unterlassene Abnahmeprüfung auf Entscheidungsträgerebene anzurechnen hat.

7.7 Unfall vom 29.04.2010 – „SILAD-Kranarm“

Der vom Verfasser dieser Studie verteidigte Bediener des Sonderfahrzeuges „SILAD“ und dessen Vorgesetzter (Fuhrparkverwalter) wurden angeklagt wegen fahrlässiger Gemeingefährdung (§ 177 Abs. 2 StGB).

Das Strafverfahren gegen den erstangeklagten SILAD-Bediener ist im HV-Stadium eingestellt worden, weil der Erstangeklagte bei einem Eisenbahnunfall im März 2013 mit zwei weiteren Arbeitskollegen verstarb (Kollision Güterzug gegen Vermessungszug).

Das Urteil gegen den Zweitangeklagten ist derzeit noch nicht gesprochen.

Gegen das EIU und weitere (rangniedere) Eisenbahnbedienstete (Kollegen des getöteten SILAD-Bedieners) läuft ein Ermittlungsverfahren.

7.7.1 Der Sachverhalt zur Mitarbeitertat

Am 29.04.2010 waren am Unfallort vorbereitende Gleisbauarbeiten durchzuführen, indem das auf einem Bauzug bewegliche Schienenladegerät (SILAD) vom Bauzug 60 Meter lange Schienen abzog und seitlich des Gleises ablud. Das Nebengleis war nicht für Zugfahrten gesperrt.

Das Schienenladegerät mit zwei Kranarmen wird aus einer Steuerungskabine bedient. Weil die Arbeitskollegen Probleme beim Lösen eines Schienenpaketes hatten, eilte der Bediener des Schienenladegerätes diesen zur Hilfe, verließ also die Steuerungskabine und half, die das Schienenpaket fixierende, große Schraube zu lösen.

Gerade in dem Moment, als ein Reisezug das Nebengleis passierte, schwenkte ein Kranarm des SILAD trotz abgestelltem Motor aus und schlug gegen die Seitenwände der dem Schienenladegerät nächst befindlichen Wagen des Reisezuges. Hierdurch wurden drei Personen schwer und 16 Personen leicht verletzt.

Die Staatsanwaltschaft S warf dem SILAD-Bediener als Erstangeklagten vor, er habe das Schienenladegerät ohne sogenannten Schwenkbegrenzer verwendet, weshalb der Kranarm in das Nebengleis habe auskragen können und außerdem sei ihm bewusst gewesen, dass ein bestimmtes Lasthalteventil zum Unfallszeitpunkt kaputt gewesen sei.

Allerdings haben sowohl ein Mitarbeiter der SILAD-Herstellerin als auch der Zweitangeklagte dem Erstangeklagten in voller Kenntnis des schadhafte Lasthalteventils nicht den Betrieb des SILAD untersagt oder auch nur Bedenken gegen den SILAD-Fortbetrieb angemeldet!

Zum Beweisthema Lasthalteventil hat der Verteidiger des SILAD-Bedieners den Beweisantrag gestellt, dass der eisenbahntechnische Sachverständige auch gutachtlich Stellung nehmen möge zur Frage der Kausalität bzw. Akausalität des schadhafte Lasthalteventils, weil das EIU in einer Aktennotiz als Ergebnis einer Expertenrunde zum Schluss gekommen ist, das schadhafte Lasthalteventil sei nicht unfallskausal.

7.7.2 Die verbandsrechtliche Dimension

Der Verfasser dieser Studie hat in seiner Eigenschaft als Verteidiger des Erstangeklagten dem Staatsanwalt folgende verbandsrelevanten Fakten aufgezeigt:

- Fehler des Managements beim Bestellvorgang:

Das Sonderfahrzeug ist nur für Flachlandregionen geeignet. Bei engen Gleisradien kann es nur dann bestimmungsgemäß verwendet werden, wenn die Schwenkbegrenzer an den Kranarmen ausgebaut werden.

Außerdem wird der unfallsgegenständliche SILAD seit seiner Übergabe nicht auf Transportwägen des Herstellers eingesetzt, sondern auf EIU-eigenen Schienentransportwägen. Diese sind wesentlich breiter. Das bedingt, dass dadurch die Kranarme schon einen gewissen Ausschwenkradius bis zu den Wagenkanten zurücklegen müssen und erst danach der eigentliche Arbeitsvorgang zum seitlichen Abziehen oder Aufziehen beginnen kann. In der Betriebsanleitung des Herstellers hat jener jeglichen Haftungsausschluss für den Fall erklärt, dass der SILAD nicht mit den Transportwagen des Herstellers verwendet wird.

Bei einem Abziehen oder Aufziehen von Schienen seitlich der Gleise (nicht also beim gleismittigen Ab- oder Aufziehen), muss daher entsprechend weit ausgeschwenkt werden.

Dies wurde anlässlich der Übernahme des SILAD Anfang 2004 erkannt.

Die Transportwagen des Herstellers verfügen außerdem über hydraulische Klemmöffnungsvorrichtungen (wären solche Transportwägen am Unfallstag in Verwendung gewesen, hätte der Erstangeklagte die klemmende Schraube sehr einfach hydraulisch vom Führerstand aus öffnen können und hätte er den Führerstand nicht verlassen müssen, um den anderen Kollegen zu helfen)

- Verschweigung der entfernten Sicherheitseinrichtung gegenüber externen Wartungsprüfern

Zum Zeitpunkt der Prüfungsabnahme durch den TÜV Österreich waren die Schwenkbegrenzer bereits entfernt und wurden sie bis einige Monate nach dem Unfall auch kein einziges Mal verwendet.

Die Eisenbahnbediensteten sind mündlich zu Beginn der Arbeit mit dem SILAD angewiesen worden, „halt vorsichtig“ zu sein.

Auch bei den alljährlich erfolgenden TÜV-Prüfungen waren die Schwenkbegrenzer stets ausgebaut.

- Nichtumsetzung der Bescheidvorschreibungen und Verschweigung des fehlerhaften Bestellvorganges:

Es gab im Genehmigungsbescheid des Sonderfahrzeuges zwei Bescheidauflagen; eine, dass ständig zwei Bediener am SILAD zu sein haben und die zweite, dass bei engeren Gleisbögen mit entsprechenden Erhöhungen nur Schienen bis zu 30 m ab- und aufgezogen werden dürfen.

Keine der beiden Auflagen ist je nach außen (bzw. unten) gedrungen.

Am Unfalltag wurden Schienen der Länge 60 m abgezogen. Es befand sich nur ein Bediener am SILAD-Steuerstand.

Beide Auflagenvorschreibungen hätten in die entsprechenden ÖBB-Normen (Dienstvorschriften, Dienstbehelfe, Handbücher, Richtlinien, Evaluierungspapiere etc.) einfließen müssen, mit denen die Bahnmeister, Gleismeister, BETRA²²¹-Ersteller, SILAD-Bediener etc. im Gleisbauwesen arbeiten (z.B. auch in die ÖBB-ZOV²²² 49).

Auch hätte zwingend angeordnet werden müssen, dass in Folge der abgenommenen Schwenkbegrenzer Arbeiten mit dem SILAD nur zulässig sind, wenn das jeweilige Nebengleis für jeglichen Bahnverkehr gesperrt wird. Da der SILAD aber extra deshalb angeschafft worden ist, um das jeweilige Nebengleis eben nicht sperren zu müssen, kommunizierten die zuständigen Manager des EIU nicht die Tatsache, dass sie ein teures – für Österreich ungeeignetes – Gerät bestellt hatten, welches in vielen Regionen Österreichs ohne Schwenkbegrenzer arbeiten musste, um überhaupt eingesetzt werden zu können.

- Kein Sicherheitsmanagementsystem, kein Dokumentenablagensystem

Der SILAD war entgegen der Vorschrift der §§ 39ff EISbG nicht ins Sicherheitsmanagementsystem integriert.

Evaluierungsunterlagen zum SILAD gibt es nicht. Das im Strafakt aufliegende Evaluierungsmerkblatt betrifft nicht den SILAD sondern ein anderes Gleisbaugerät.

²²¹ BETRA = Betriebs- und Bauanweisung; hier: Arbeitspapier für die Beteiligten an Gleisbauarbeiten

²²² ZOV = Zusatzbestimmungen für Oberbau- und Verladearbeiten

Eintragungen ins Gerätebuch gab es bis zum strafgegenständlichen Unfall nicht.

Ein Dokumentenablage-system ist ebenfalls nicht vorhanden. Bei ordnungsgemäßer Betriebsführung sollten in einem zertifizierten Unternehmen wie das EIU eines ist, die notwendigen Dokumente übersichtlich geordnet zur jederzeitigen Einsichtnahme bereit aufliegen.

- Keine Ausbildung am Arbeitsmittel, keine Weiterbildungen

Es gibt auch keine Unterlagen zur Einschulung oder sonstigen Schulungen (deshalb, weil es so etwas auch nie gegeben hat).

Der Verfasser dieser Studie fasste diese verbandsrelevanten Tatbestände anlässlich des Todes des Erstangeklagten in einer abschließenden Eingabe an das Gericht und die Staatsanwaltschaft zusammen, welche schloss wie folgt:

„Sehr geehrte Frau Rat, sehr geehrter Herr Staatsanwalt, ich meine, das strafrechtliche Verschulden ist nicht an einzelnen Personen wie dem Zweitangeklagten oder seinen Vorgesetzten festzumachen. Hier hat ein Unternehmensverband als Ganzes versagt. Ich bin davon überzeugt, wird die ... (Anmerkung: das EIU) einmal strafrechtlich zu einer Geldstrafe verurteilt, und muss ein Vorstand hier stellvertretend für das Unternehmen vor Gericht sitzen, wird ein Ruck durch das Unternehmen in Richtung Sicherheit gehen.

So lange nur ausschließlich kleine Arbeitnehmer vor Gericht sitzen, wird sich nichts ändern.“

Die Verbandspflichtverletzungen

Die Verbandspflichtverletzungen sind hier mannigfaltig:

1. Verstöße gegen das **EisbG** liegen vor, insofern als dass **der Genehmigungsbehörde** die dauernde Nichtverwendung der sicherheitsrelevanten Schwenkbegrenzer **verschwiegen** worden ist und das EIU Verstöße gegen das **Sicherheitsmanagementsystem** zu verantworten hat.
2. Verstöße gegen das ArbeitnehmerInnenschutzrecht liegen vor, indem **weder** eine ordnungsgemäße **Einschulung** erfolgte **noch** eine **Weiterschulung**; dies zu keinem Zeitpunkt.
3. Die **Nichtumsetzung von Bescheidauflagen** ist ohne Zweifel ebenfalls eine sicherheitsrelevante Verbandspflichtverletzung.
4. Ein besonderer verbandsrechtlicher Umstand ist jener, dass dem TÜV **bei** den jährlichen, gesetzlich vorgeschriebenen **Prüfungen** des ordnungsgemäßen Zustandes **verschwiegen** worden ist, dass es Schwenkbegrenzer für den SILAD gibt und der SILAD dem TÜV stets ohne Schwenkbegrenzer vorgestellt worden ist.

Risikoerhöhung durch Sorgfaltspflichtverletzung eines Entscheidungsträgers

Die Risikoerhöhung ist klar zu bejahen. Hier sind wesentliche Maßnahmen technischer, organisatorischer und personeller Art unterlassen worden. Auch sind Leitungs- und Aufsichtspflichten verletzt worden; aber auch Koordinationspflichten insofern, als drei Gesellschaften des EIU beteiligt sind. Eine Gesellschaft hält den SILAD, eine andere wartet den SILAD, die dritte arbeitet mit dem SILAD. Keine dieser drei Gesellschaften verfügt allein über alle notwendigen Informationen.

7.8 Unfall vom 09.08.2010 - „Stromunfall“

Hier handelt es sich nicht um einen „klassischen“ Eisenbahnunfall im Sinne der europarechtlichen Definitionen.²²³ Dennoch ist der Fall wegen der Schnittstellenproblematik interessant.

Der vom Verfasser dieser Studie verteidigte Standortleiter eines Wartungsunternehmens wurde angeklagt wegen fahrlässiger Tötung. Mitangeklagt waren der für Elektroinstallationen verantwortliche gewerberechtliche Geschäftsführer und der direkte Vorgesetzte des Klimaanlagenunternehmens, das den beim Unfall getöteten Elektroinstallateur zu Gewährleistungsarbeiten entsandt hatte. Der Standortleiter und der gewerberechtliche Geschäftsführer wurden freigesprochen. Der direkte Vorgesetzte erhielt eine FS von 3 Monaten, bedingt nachgesehen auf 3 Jahre. Die Strafsache ist noch nicht rechtskräftig entschieden.

Ein Verbandsverfahren ist nicht eingeleitet worden.

7.8.1 Der Sachverhalt zur Mitarbeitertat

Am 09.08.2010 ereignete sich in einem Unternehmen, das auf die Wartung von Eisenbahnfahrzeugen spezialisiert ist, ein tödlicher Stromunfall. Dieses Wartungsunternehmen hatte im konkreten Fall aber einem Fremdunternehmen – hier handelt es sich um die Herstellerin einer in einem Personenwagen eingebauten Klimaanlage – lediglich Infrastruktur und Strom zur Verfügung gestellt, damit dieses den innerhalb der Gewährleistungsfrist entstandenen Schaden an der Klimaanlage selbständig behebt.

Der Elektroinstallateur dieser Fremdfirma missachtete alle Sicherheitsvorschriften und wurde im Zuge eines Stromschlages getötet.

Der Standortleiter des Wartungsunternehmens stellte sich auf den Standpunkt, dass sein Unternehmen dem gewährleistungspflichtigen Unternehmen nur die Infrastruktur, also die Werkshalle samt Schiene, Oberleitung und Strom zur Verfügung gestellt hat und daher für den Unfall nicht verantwortlich ist. Die Angeklagten des Drittunternehmens verantworteten sich dahingehend, dass der beim Unfall getötete Elektroninstallateur einen schweren Fehler begangen

²²³ Siehe Kapitel 8.2.2 Implementation Guidance for CSIs: Zugkollisionen, Entgleisungen, Unfälle auf Eisenbahnkreuzungen, Unfälle verursacht durch ein in Bewegung befindliches Fahrzeug, Brand

habe und ihm das Alleinverschulden am Unfall anzulasten sei bzw hilfsweise, dass das Wartungsunternehmen den Strom hätte ausschalten müssen.

Das Strafverfahren gestaltete sich als sehr langwierig aufgrund sehr umfangreicher Gutachten eines elektrotechnischen Sachverständigen.

7.8.2 Die verbandsrechtliche Dimension

- Bereits 1999/2000 gab es einen schweren Stromunfall, bei dem ein Mitarbeiter des Klimaanlageherstellers verletzt worden ist. Der damalige Inhaber des Unternehmens verbot daraufhin Arbeiten an dieser Klimaanlage vom Wagendach aus, weil es trotz abgeschalteter Oberleitung nach wie vor zu Stromüberschlägen kommen kann. Der frühere Unternehmensinhaber ordnete seinerzeit an, Arbeiten an der Klimaanlage nur mehr vom Wageninneren aus vorzunehmen.

Im Zuge eines nachfolgenden Unternehmensverkaufes ging dieses Know-how offenbar verloren. Der beim Unfall getötete Elektroinstallateur hatte bereits einmal mit dem gewerberechtlchen Geschäftsführer einen Mangel an der Klimaanlage vom Wagendach aus behoben und am Unfalltag ging er ein zweites Mal ebenso unfachmännisch vor. Dabei berührte er unabsichtlich einen stromführenden Teil, von dem der Elektroinstallateur irrtümlich annahm, dass er nicht mehr stromführend sei.

- Im Servizierungs- und Wartungshandbuch des Klimaanlageherstellers ist ausdrücklich normiert, dass nach der durchgeführten Fehlersuche, die nur mittels Strom erfolgen kann, der Strom des Wagens abzuschalten ist und zwar in der Form, dass er gegen ein Wiedereinschalten entsprechend abgesichert wird. Der Elektroinstallateur betätigte aber am Unfalltag nicht die Trenn- und Erdungsvorrichtung im Wagen und sicherte diese daher auch nicht gegen ein Wiedereinschalten durch Anbringen eines Vorhangschlosses. Der Elektroinstallateur öffnete lediglich den Schaltkasten und schaltete den Strom für die Klimaanlage und die sogenannte Heizungskiste aus. Der Schaltschrank und Teile des Schaltschranks sind nicht absicherbar gegen unbefugtes Wiedereinschalten.

Die Verbandspflichtverletzungen

Hier liegt die Verbandsverantwortlichkeit nicht bei einem EBU, sondern bei einem Drittunternehmen, der gewährleistungspflichtigen Klimaanlageherstellerin.

Die Klimaanlageherstellerin hat Verstöße gegen das **ArbeitnehmerInnenschutzrecht** zu verantworten. Der getötete Mitarbeiter ist ganz offensichtlich **nicht ordnungsgemäß geschult** worden.

Ihm wurde sowohl ein gefährlicher als auch technisch unzulänglicher Arbeitsvorgang eingelernt. Hier liegt eine unterlassene und wesentliche **personelle Maßnahme** vor.

Unabhängig davon war dem Elektriker das unternehmenseigene Servizierungs- und Wartungshandbuch (unternehmensinterne Anweisung) nicht genügend nahegebracht. Wäre ihm der Inhalt desselben ausreichend vermittelt worden, hätte der Mitarbeiter gewusst, dass er die Trenn-

und Erdungsvorrichtung auszuschalten und durch ein Vorhangschloss gegen Wiedereinschalten zu sichern hat.

Risikoerhöhung durch Sorgfaltspflichtverletzung eines Entscheidungsträgers

Die unterlassene Mitarbeiterschulung war direkt kausal für den Unfall, nicht nur risikoerhöhend. Den Entscheidungsträgern des Verbandes fällt eine Leitungs- und Aufsichtspflichtverletzung zur Last.

Der nichtangeklagte handelsrechtliche Geschäftsführer des Klimagebietes gab in der Schluss-HV (nach Ablauf der Verjährungsfrist ihn und den Verband betreffend) zu, dass er für die Sicherheit im Unternehmen verantwortlich war.

7.9 Unfall vom 09.11.2010 – „Verschub auf Nebenanschlussbahn“

Der vom Verfasser dieser Studie verteidigte Triebfahrzeugführer wurde angeklagt wegen fahrlässiger Tötung (§ 80 StGB) und ist in zwei Instanzen rechtskräftig verurteilt worden. Eine Anregung an die Generalprokuratur zur Erhebung einer Nichtigkeitsbeschwerde zur Wahrung des Gesetzes wegen zu unrecht erfolgter Verurteilung läuft.

Das Verbandsverfahren gegen das integrierte EBU, welches der Dienstgeber des Triebfahrzeugführers und des getöteten Spitzenverschiebers ist, wurde frühzeitig eingestellt. Eine Einstellungsbegründung ist nicht erfolgt. Die staatsanwaltschaftlichen Motive für die Einstellung sind somit nicht bekannt, ob also aus Sicht der Anklagebehörde keine Organisationsmängel vorliegen oder weil die Argumentation des belangten Verbandes übernommen worden ist, dieses EBU sei direkt durch den Landeshauptmann geführt und sei folglich nicht Normadressat des VbVG (was unrichtig wäre, siehe Kapitel 6.5.2).

Dieser Eisenbahnunfall war Gegenstand der Anfragebeantwortungen vom 20.11.2012 (Kapitel 5.5) und 16.04.2013 (Kapitel 5.6).

7.9.1 Der Sachverhalt zur Mitarbeitertat

Der Triebfahrzeugführer führte gemeinsam mit dem später getöteten Verschubmeister/Spitzenverschieber auf einer Nebenanschlussbahn Verschubarbeiten für ein Automobilzulieferunternehmen durch. Die letzte Tätigkeit in der Dienstschicht war die endgültige Zusammenstellung eines Güterzuges zur Beladung durch die Mitarbeiter des Automobilzuliefernehmens. Der Unfall ereignete sich in der 13. Arbeitsstunde unmittelbar vor Arbeitsschluss im Rahmen der letzten Verschubbewegung dieses langen Arbeitstages.

Der **Spitzenverschieber**, offenbar bereits komplett übermüdet, stand bei diesem geschobenen Verschub als Spitzenverschieber am vordersten Wagen. Wie sich aufgrund der Aussage eines Mitarbeiters des Automobilzuliefernehmens rekonstruieren ließ, beobachtete der Spitzenverschieber den Verschubweg nicht, sondern stand **vorschriftswidrig** rücklings zur

Fahrtrichtung. Dennoch gab er dem Triebfahrzeugführer ständig (alle 3 – 5 Sekunden) den Befehl „Herkommen“.

Der Triebfahrzeugführer hatte keine Sicht und konnte er aufgrund der ca. 450 m langen Verschubgarnitur im Zusammenhang mit der bestehenden Dunkelheit zu keinem Zeitpunkt die aktuelle Position der Verschubspitze abschätzen. Aufgrund eines „unguten Gefühls“ leitete er dennoch eine Schnellbremsung ein, weil sich der Triebfahrzeugführer trotz des ständigen „Herkommens-Befehls“ dachte, dass die Verschubspitze schon in dem Bereich der Mattengleise²²⁴, auf denen Verladearbeiten stattfinden können, einfahren könnte. Trotz dieser Schnellbremsung überfuhr die Verschubgarnitur den Feststellprellbock.

Der Spitzenverschieber erkannte bis zu seinem Tod die Gefahr nicht. Er sprang nicht ab, sondern wurde zwischen Spitzenwagen und Verladeregalen, die hinter dem Feststellprellbock situiert waren, eingeklemmt und verstarb noch an der Unfallstelle.

Das OLG B warf im Berufungsverfahren dem Triebfahrzeugführer vor, er hätte sich die Bedienungsanweisung für den Betrieb der Nebenanschlussbahn selbstständig durchsehen müssen. Das habe er unterlassen (er ist diesbezüglich nie vom EBU unterwiesen worden). Aus der Bedienungsanweisung ergebe sich eine Maximalgeschwindigkeit von 5 km/h. Bei einer solchen Geschwindigkeit wäre es nicht zum tödlichen Unfall gekommen. Die Unfallsausgangsgeschwindigkeit habe nämlich 19 km/h betragen.

Tatsächlich hat das Berufungsgericht die Bedienungsanweisung für die Nebenanschlussbahn in Bezug auf die dort geltenden Höchstgeschwindigkeiten nicht richtig verstanden. Das Berufungsgericht führt zwar in seiner Berufungsentscheidung aus, dass der Angeklagte und dessen vorgesetzter Betriebsleiter ausgesagt haben, dass im Unfallsbereich eine Unfallsbeschränkung von 5 km/h nicht bestanden hätte. Das Berufungsgericht hat zwar auch die Stellungnahme des VAI an die Staatsanwaltschaft G, mit der vom VAI sachkundig erfolgten Einvernahme jenes Betriebsleiters verlesen, hat sich aber auch von jenen sachkundigen Ausführungen nicht leiten lassen. (Hier handelt es sich im Übrigen um jene Stellungnahme des VAI vom 27.02.2012, die in der Anfrage der Abgeordneten Albert Steinhauser (G) Freundinnen und Freunde vom 20.09.2012 und in der Anfrage der Abgeordneten Anton Heinzl (SPÖ) Genossinnen und Genossen vom 19.02.2013 thematisiert und die die Bundesministerin für Justiz mit der Anfragebeantwortung vom 20.11.2012 und 16.04.2013 dahingehend beantwortet hat, dass im Hinblick auf ein zuvor in diesem Strafverfahren erstattetes Sachverständigengutachten die Eingabe des VAI von einem „fachkundigen Insider innerhalb von zwei Tagen jedenfalls“ geprüft werden konnte.²²⁵)

²²⁴ Ein Mattengleis ist ein in eine feste Fahrbahn integriertes Gleis, sodass nur der Schienenkopf in der Ausprägung einer Rillenschiene sichtbar ist. Der restliche Teil der Schiene (Schienensteg und Schienenfuß) sowie die Schwellen liegen unter der festen Fläche. Mattengleise werden in Verladebereichen verwendet, sodass Straßenfahrzeuge, Hubstapler etc. anstandslos über die Schienen fahren können.

²²⁵ siehe Kapitel 5.4 und 5.5

Das Berufungsgericht begründete seine Ansicht, weshalb im Unfallsbereich eine Geschwindigkeit von maximal 5 km/h gegolten habe damit, dass in der Nebenanschlussbahn die Wortfolge zu Punkt 2 der Bedienungsanweisung „*Verkehrszulässigkeit bis zur Wagenübergabestelle v_{max} 5 km/h*“ dahingehend zu verstehen sei, dass auf der gesamten Nebenanschlussbahn eine Höchstgeschwindigkeit von 5 km/h einzuhalten sei.

Das OLG B führte in seinem Urteil vom 31.07.2012 wörtlich aus: *„Die Feststellungen der im Bereich der Gleise 7p und 7ap festgelegten höchstzulässigen Vershubgeschwindigkeit gründen sich auf eine am Wortlaut, an der Systematik und Entstehungsgeschichte sowie am Regelungszweck orientierte Auslegung des Bedeutungsinhaltes der (unstrittig) am 01. Jänner 2007 in Kraft getretenen Bedienungsanweisung für die Nebenanschlussbahnen der Firma M im Werk A. Denn die die "Nebenanschlussbahn km 0,714" (Punkte 4.1 und 5.1) und "Nebenanschlussbahn km 1,163" (Punkte 4.2 und 5.2) untergliedernden Kapitel werden zunächst die Kapitel "Allgemeines" (Punkt 1), "Verkehrszuverlässigkeit bis zur Wagenübergabestelle (Punkt 2)... vorangestellt, woraus nach allgemeinem Sprachverständnis auch der beide Nebenanschlussbahnen gleichermaßen betreffende Regelungsinhalt der Punkte 1, 2 und 3 zu schließen ist.“*

Bei „verständiger Lesart“ gäbe es keinen Zweifel, dass im Unfallsbereich eine Höchstgeschwindigkeit von 5 km/h galt. Die widersprechende Bestimmung, dass im Punkt 5.2 für die Nebenanschlussbahn km 1,163 das Gebot des Fahrens auf Sicht normiert wird, bewog das Berufungsgericht nicht, doch den Meinungen des VAI, des Betriebsleiters und des Angeklagten zu folgen.

Trotz der Erklärungen der Verteidigung setzte sich das Berufungsgericht mit den Begriffen „Wagenübergabestelle“ und „Verkehrszulässigkeit“ nicht auseinander. Hätte sich das Berufungsgericht damit näher befasst, hätte es erkannt, dass eben tatsächlich nur von Beginn der Nebenanschlussbahn bis zur Wagenübergabestelle eine Geschwindigkeit von 5 km/h verfügt ist und auf der Nebenanschlussbahn km 1,163, auf der sich der Unfall ereignet hat, lediglich die Bestimmungen des Fahrens auf Sicht gilt.

Gemäß § 7 EisbG dienen Anschlussbahnen dem Verkehr eines oder mehrerer Unternehmen und stehen mit den öffentlichen Bahnen in unmittelbarer oder zumindest mittelbarer Verbindung, sodass jedenfalls ein Übergang von Schienenfahrzeugen stattfinden kann. Dieser Übergang findet statt in der Wagenübergabestelle. Die Wagenübergabestelle ist also jene Stelle, zu welcher Triebfahrzeuge und Wagen öffentlicher Eisenbahnen „zulässig“ einfahren können und dürfen. Anschlussbahnen sind in der Regel schwächer dimensioniert. Ist dies tatsächlich der Fall, ist natürlich in der Betriebsvorschrift für die jeweilige Nebenanschlussbahn verpflichtend zu regeln, mit welchen Einschränkungen die Verkehrszulässigkeit bis zumindest zur Wagenübergabestelle möglich ist.

Auf öffentlichen Eisenbahnen verkehren eben auch Fahrzeuge großer Dimensionierung mit den für öffentliche Eisenbahnen höchstzulässigen Abmessungen, Radsatzlasten, Achslasten und Fahrzeuggewichten. Ist nun eine Anschlussbahn schwächer dimensioniert, kann ein längeres

und/oder schwereres Fahrzeug das Schienennetz der Anschlussbahn entweder gar nicht befahren oder irreparabel beschädigen. Aufgrund der Bestimmung des § 7 EibG ist aber die Anschlussbahn zumindest bis zur Wagenübergabestelle so zu bauen und instand zu halten, dass jedenfalls Fahrzeuge des öffentlichen Schienennetzes mit kleinen Dimensionierungen bis zur Wagenübergabestelle einfahren können.

Der Triebfahrzeugführer ist somit zu Unrecht verurteilt worden.

7.9.2 Die verbandsrechtliche Dimension

Die Verbandspflichtverletzungen

1. Gemäß dem die Nebenanschlussbahnen genehmigenden Bescheid war durch **Auflagen** auf der gesamten Strecke eine Höchstgeschwindigkeit von 20 km/h verfügt, weiters auf den letzten 50 Metern der Mattengleise eine Höchstgeschwindigkeit von 5 km/h. Beides ist **nicht in der Bedienungsanweisung umgesetzt** worden (Leitungspflichtverletzung).
2. Eine **Schulung/Unterweisung** der Eisenbahnbediensteten über den Inhalt der Bedienungsanweisung ist **nie erfolgt**. Insofern liegt hier eine Verletzung von Arbeitnehmerschutzvorschriften vor (unterlassene personelle Maßnahme und Aufsichtspflichtverletzung).
3. Auch ist zu beachten, dass aufgrund der speziellen Ausnahmestimmungen für EBU die überlange **Arbeitszeit von 13 Stunden** am Stück zwar keinen Verstoß gegen das AZG darstellt. Allerdings hat ein Arbeitgeber die Ermüdung seiner Mitarbeiter bei so langen Arbeitszeiten zu berücksichtigen. Er muss also bei so langen Arbeitszeiten einerseits ganz besonderes **Gewicht auf Sicherheitsschulungen** legen **und** andererseits während des langen Dienstes im Rahmen der Dienstaufsicht für eine **Überprüfung der Diensttauglichkeit** sorgen. Dies hat das EBU unterlassen. Triebfahrzeugführer und Verschubleiter waren in den 13 Stunden vollkommen unbeaufsichtigt (Aufsichtspflichtverletzung).
4. Schlußendlich ist bei geschobenen Verschüben dem Mitarbeiter an der Spitze ein **Luftbremskopf** zur Verfügung zu stellen. Mit einem Luftbremskopf - vor Beginn der ersten Verschiebung an der Hauptluftleitung des vordersten Wagens angekuppelt - kann der Spitzenverschieber in aufrechter Haltung bequem die Hauptluftleitung im Gefahrenfall durch Ziehen einer (meist) Betätigungsleine öffnen. Dadurch strömt die Druckluft aus der Hauptluftleitung aus und die Bremsbacken legen an. Der Zug wird je nach Intensität der Betätigung mehr oder minder scharf abgebremst. Das **Arbeitsmittel** Wagen bzw. Zug wird dadurch **sicher** (Leistungs- und Aufsichtspflichtverletzung).

Risikoerhöhung durch Sorgfaltspflichtverletzung eines Entscheidungsträgers

Der Triebfahrzeugführer hat ohnedies nur eine Geschwindigkeit von 19 km/h eingehalten. Insofern

ist die Verletzung der Bescheidaufgabe „Höchstgeschwindigkeit von 20 km/h“ in der mangelhaften Bedienungsanweisung nicht kausal für den Unfall.

Wohl aber ist die Nichtumsetzung der v_{max} 5 km/h in der Bedienungsanweisung für den Bereich der Mattengleise (unterlassene organisatorische Maßnahme) als risikohöherer Umstand zu betrachten. Dies, in Verbindung mit der unterlassenen Schulung erfüllt auf Seiten des EBU die tatbestandmäßige, rechtswidrige und schuldhaftige Tatbegehung.

Dem allfälligen Entlastungsversuch des EBU, der Spitzenverschieber hätte sich auch bei rechtskonformen Verhalten des EBU (Umsetzung der Bescheidaufgaben in die Bedienungsanweisung, Schulung, Dienstaufsicht, Beigebung eines Luftbremskopfes) genauso gleichgültig verhalten, nämlich mit dem Rücken zum Verschiebziel stehend, wäre angesichts dessen, dass der Gesetzgeber nur eine Risikoerhöhung für die Verwirklichung des Tatbestandes vorsieht, kein Erfolg beschieden.

7.10 Unfall vom 11.10.2010 – „Rübentransporter“

Der vom Verfasser dieser Studie verteidigte Verschiebemeister/Fahrzeugprüfer war angeklagt wegen mehrfacher, schwerer Körperverletzung (§ 88 Abs. 1 und 4 1. DF StGB).

Der Freispruch in I. Instanz wurde rechtskräftig.

Ein Verbandsverfahren ist bisher nicht eingeleitet worden.

7.10.1 Der Sachverhalt (zur Mitarbeitertat)²²⁶

Ca. 30 km nach Abfertigung eines „Rübentransportes“ durch den beschuldigten Verschiebemeister, gleichzeitig auch Fahrzeugprüfer, öffnete sich während der Durchfahrt im Bahnhof H die Klappe eines Güterwagens. Durch die heraus fallenden Rüben wurden mehrere Personen teilweise schwer verletzt.

7.10.2 Die verbandsrechtliche Dimension

Der Unfall lässt sich auf mehrere vom EIU und dem beteiligten EVU zu verantwortende Umstände zurückführen:

- Einsparung von Wagenmeistern und Beschäftigung von nicht entsprechend qualifizierten sogenannten Fahrzeugprüfern (lediglich eine Einschulung über die Dauer von sechzehn Stunden);
- Schlechte Wartung der Güterwagen in einem ausländischen Werk, dadurch entstandenes willkürliches Öffnen des Türverschlussystems während der Fahrt (Die schlechte Wartungsqualität der Schüttgutwagen war dem EIU aufgrund von Warnungen seitens des Betriebsrates und der Presse bekannt.);

²²⁶ Hier liegt - wie auch durch den Freispruch bestätigt - keine Mitarbeitertat iS des VbVG vor, sondern tatsächlich eine (direkte) Entscheidungsträgertat iS § 3 Abs 2 VbVG

- Versagen des Sicherheitsmanagementsystems, normiert im Eisenbahngesetz;
- Fehlen von gesetzlichen Prüfintervallen für Fahrzeuge des Eisenbahnverkehrs;
- Fehlen einer „Eisenbahnpolizei“.

Die Verbandspflichtverletzungen

Dass es im Eisenbahnwesen so wie im Straßenverkehrswesen kein „Prüfpickerl“ gibt und auch keine Polizei, die die Verkehrstauglichkeit der Fahrzeuge überwacht und sich der Eisenbahngesetzgeber darauf verlässt, dass die EVU ihrer gesetzlichen Verpflichtung nur verkehrssichere Fahrzeuge einzusetzen, auch nachkommen, ist ein Missstand. Für diesen ist aber das EVU nicht verantwortlich.

Das EVU hat aber den Missstand – also die fehlenden behördlichen Kontrollen – ausgenützt, um unter Inkaufnahme von Sicherheitsproblemen Kosten einzusparen; einerseits durch **Auslagerung von technischen Wartungen offenbar zweifelhafter Qualität** ins Ausland, andererseits durch den massiven **Abbau qualifizierten eigenen Prüfpersonals** (in erster Linie Wagenmeister). Somit liegt hier eine Verbandspflichtverletzung (Leitungspflicht- und Aufsichtspflichtverletzung) vor, die sich auf unterlassene technische und personelle Maßnahmen zurückführen lässt.

Risikoerhöhung durch Sorgfaltspflichtverletzung eines Entscheidungsträgers

Zwar verfügt das EVU über ein offizielles Sicherheitsmanagementsystem und ein Wagenuntersuchungskonzept iS des EisbG (§ 39). Dieses ist aber – wie der Unfall zeigt – wohl unzureichend. Wie im Strafverfahren hervorgekommen, gibt es wegen Verschleiß immer wieder das Problem aufgehender Türen während der Fahrt. Da dies aber meist auf offener Strecke erfolgt und niemand verletzt wird, werden solche Anstände vom EVU gar nicht registriert. Diese Ladegutverluste werden nur einer versicherungsrechtlichen Lösung zugeführt ohne organisatorische und technische oder gar personelle Konsequenzen. Dies bedingt aber – gerade in Hinblick darauf, dass es nicht nur einzelne unglückliche Zufälle sind, die zum Aufgehen der Türen führen, sondern gehäufte Anstände, jedenfalls einige Male pro Jahr – eine Verbandspflichtverletzung. Das EVU nimmt das unbeabsichtigte Aufgehen von Türen und den damit einhergehenden Ladegutverlust in Kauf, weil es nur ein unglücklicher Zufall wäre, sollten ausnahmsweise auf einem Bahnsteig wartende Personen verletzt werden. Ansonsten ist nicht mit einer Personengefährdung zu rechnen.

Dennoch wird hier, auch wenn von der statistischen Erwartung relativ gering, seitens der Entscheidungsträger eine Gefahrenquelle akzeptiert. Weder wird die Aufsicht verstärkt (Aufsichtspflichtverletzung), noch das Wagenuntersuchungskonzept entsprechend angepasst (Leitungspflichtverletzung, die Ausfluss unterlassener technischer Maßnahmen ist).

7.11 Unfall vom 26.02.2011 - „Auffahrunfall“

Der vom Verfasser dieser Studie verteidigte Triebfahrzeugführer sowie eine Fahrdienstleiterin eines EIU wurden angeklagt wegen fahrlässiger Gemeingefährdung (§ 177 Abs 1 StGB).

Das Strafverfahren endete mit einer Diversion gegen den Triebfahrzeugführer des EVU und die Fahrdienstleiterin des EIU.

Gegen das EIU wurde aufgrund der Anzeige des Verfassers dieser Studie ein Verbandsverfahren eingeleitet.

7.11.1 Der Sachverhalt zur Mitarbeitertat

Der Triebfahrzeugführer überstellte im Rahmen einer abschließenden Verschiebfahrt einen ca. 650 Meter langen Ganzzug vom E-Hafen zum Bahnhof E und fuhr bei Dunkelheit mit einer um 2 km/h überhöhten Geschwindigkeit (bezogen auf das Gebot des Fahrens auf Sicht, welches im Verschieb gilt) auf eine auf der Strecke abgestellte, unbeleuchtete, ebenfalls sehr lange Garnitur auf, wodurch er sich und den beim EIU angestellten Verschiebleiter schwer verletzte.

Zuvor hatte die Fahrdienstleiterin des EIU dem Verschiebleiter die ausdrückliche Erlaubnis gegeben, in den Bahnhof E einzufahren („*Du fahrst auf 210 und dann bleibst stehen, ok!*“). Sie hatte aber übersehen, dass sich im Bahnhof E auf Gleis 206 noch eine ca. 600m abgestellte Garnitur befindet. Aufgrund der Überlänge der abgestellten Garnitur stand diese aber noch auf dem mehr als 500 m langen Isolierabschnitt, hatte somit diesen Haltefallabschnitt²²⁷ noch nicht freigefahren und somit konnte das Verschiebsignal VA nicht wieder auf Verschiebverbot zurückfallen. Auf die Rotausleuchtung auf ihrem Schaltpult hat sie nicht geachtet. Die Fahrdienstleiterin vergaß in der Folge die Fahr-/Verschiebstraße zu stellen, sodass die Straße auf Gleis 206 eingestellt blieb.

Der Triebfahrzeugführer und der am Führerstand mitfahrende Verschiebleiter trafen das Verschiebsignal VA in der Stellung „Verschiebverbot aufgehoben“ an und gingen davon aus, dass die Fahrdienstleiterin das Signal extra für sie gestellt habe. Das war nicht der Fall. Es kam zum Auffahrunfall.

Das BG E erklärte nach Gutachtenserstattung, eine diversionelle Erledigung aufgrund des schweren organisatorischen Mitverschuldens des EIU anbieten zu können.

Der Triebfahrzeugführer ist diversionell deshalb zu einer Geldbuße verurteilt worden, weil die Fahrt vom E-Hafen in den Bahnhof E noch formell eine Verschiebfahrt darstellte. Er hätte beim Bahnhof E nur noch die ARTIS-Wagenpapiere²²⁸ erhalten müssen. Weil formell die Fahrt daher noch als

²²⁷ Verschiebsignale werden über eine gesonderte Schaltheftung des Fahrdienstleiters für eine ganz bestimmte Verschiebfahrt von der „normalen“ Stellung „Verschiebverbot“ auf „Verschiebverbot aufgehoben“ gestellt. Nach dem Passieren des Verschiebteiles muss das Verschiebsignal automatisch wieder auf „Verschiebverbot“ zurückfallen. Natürlich soll dies erst erfolgen, wenn der letzte Wagen das Verschiebsignal passiert hat. Daher wird eine Kontaktstelle im Abstand von ca. einer Wagenlänge hinter dem Verschiebsignal eingebaut (=Isolierabschnitt/Haltefallabschnitt). Passiert der letzte Wagen diese Kontaktstelle/diese Isolierung, fällt durch einen Impuls das Verschiebsignal auf „Verschiebverbot“ zurück.

²²⁸ ARTIS ist ein Betriebssystem zur elektronischen Zugdatenerfassung. Der Ausdruck sind die ARTIS-Wagenpapiere, die dem TFzF mitgegeben werden.

Verschubfahrt galt, galt für ihn das Fahren auf Sicht und die Geschwindigkeit von 22 km/h war um 2 km/h zu hoch.

Aber auch das Verschulden der Fahrdienstleiterin war aufgrund des oben dargestellten Sachverhaltes evident, sodass sie ebenfalls die in der fortgesetzten Hauptverhandlung nach Gutachtenserstattung angebotene Diversion annahm.

7.11.2 Die verbandsrechtliche Dimension

- Zum Unfall ist es deshalb ursächlich gekommen, weil das EIU schon vor Jahren anlässlich der Versetzung des Verschubsignales VA um knapp 500 Meter den Haltefallabschnitt irrtümlich nicht mitversetzt hat.

Dadurch wuchs der Haltefallabschnitt von ursprünglich 50 Meter auf 540 Meter an. In der Betriebsstellenbeschreibung wurde nichts verändert, sodass es den Anschein hatte, als ob der Haltefallabschnitt nach wie vor die üblichen 50 Meter habe.

- Das EIU hat keine Abnahmeprüfung veranlasst und hat trotz Protesten des Verschubpersonals wegen der geschaffenen gefährlichen Situation (Verschubsignal kann nicht auf Stellung „Verschubverbot“ zurückfallen) jahrelang nichts unternommen, die Situation durch eine einfache bauliche Maßnahme (alte Isolierstelle ausbauen und beim verlegten Signal einbauen) zu entschärfen.
- Eine weitere Unfallursache war die mangelnde künstliche Ausleuchtung im Unfallbereich. Gemäß Betriebsstellenbeschreibung sind die Fahrten vom E-Hafen zum Bahnhof E als Verschubfahrten deklariert. Dies bedeutet, der Triebfahrzeugführer hat auf Sicht zu fahren. Gemäß dem im Strafverfahren erstatteten Gutachten lagen fahrdynamisch aber bereits die Eigenschaften einer Zugfahrt vor. Aufgrund der Länge des Zuges und der Steigung war es zwar dem EIU erlaubt, in der Praxis allerdings eine Zumutung an den Triebfahrzeugführer, Züge auf Sicht fahren zu lassen.

Noch vor der diversionellen Erledigung hat das EIU den Haltefallabschnitt von 500 m wieder auf knapp 30 m verkürzt und hat auch für eine Beleuchtung im Unfallbereich gesorgt.

Die Verbandspflichtverletzungen

1. Die verpflichtende **Abnahmeprüfung gemäß § 37 ASchG iVm § 38 EisbAV** (wesentliche bauliche Änderung) wurde **unterlassen**²²⁹. Somit blieb der **technische Fehler** des überlangen Isolierabschnittes **unentdeckt**.

Außerdem ist die neue Situierung des Verschubsignales VA in der Betriebsbeschreibung nicht graphisch umgesetzt worden.

²²⁹ Parallele zum Unfall vom 09.10.2009 - fehlerhafte Sicherung des Isolierstoßes (Kapitel 7.6)

2. Das EIU hätte im Unfallbereich entweder für eine **künstliche Beleuchtung** sorgen müssen **oder** aber kostenmäßig neutral in der Betriebsstellenbeschreibung die Verpflichtung zur verbindlichen **Verschubwegfreimeldung**²³⁰ vorschreiben müssen, um die Gefahr von Auffahrunfällen zu reduzieren.

Gemäß §§ 19 Abs. 1 Z. 2, 24 Abs. 1 ASchG und § 11 EisbAV muss der Verschubbereich künstlich beleuchtet sein. Letztere Maßnahme hat das EIU aus Kostengründen unterlassen und wohl auch deshalb, weil die Verschubfahrt ja ohnedies nur formell als solche galt.

3. Der jahrelange Missstand ist bis zum Unfall nicht abgestellt worden. Dies bedeutet, dass die Entscheidungsträger ihrer **Aufsichtspflicht nicht nachgekommen** sind.

Sogar auf Proteste der Belegschaft wurde nicht adäquat reagiert.

Risikoerhöhung durch Sorgfaltspflichtverletzung eines Entscheidungsträgers

Die Fehler des Triebfahrzeugführers und der Fahrdienstleiterin wären folgenlos geblieben, wenn das Verschubsignal wieder auf die Stellung „Verschubverbot“ zurückgefallen wäre. Denn dann wäre der Ganzzug beim Verschubsignal zum Stehen gekommen.

Der Verschubleiter hätte bei der Fahrdienstleiterin nachgefragt, weshalb nun das Verschubsignal auf „Verschubverbot“ steht, wenn sie doch die Fahrt bis zum Bahnhof E zugelassen hat. Darauf hätte die Fahrdienstleiterin am Stellpult die Rotausleuchtung durch den langen, abgestellten zweiten Ganzzug bemerkt und dass sie ganz vergessen hat, eine neue Straße zu stellen. Aber auch wenn sie nach wie vor die Rotausleuchtung nicht wahrgenommen hätte, hätte sie technisch gar keine neue Straße stellen können, solange der zweite Ganzzug noch in die Straße des anderen Zuges hineinragte. Es wäre niemals zum Unfall gekommen.

Das Organisationsverschulden auf Seiten der Entscheidungsträger des EIU in Form einer Leitungspflicht- und zusätzlich einer Aufsichtspflichtverletzung war direkt ursächlich für den Unfall.

7.12 Unfall vom 04.11.2011 – „entgleister Zweiwegebagger“

Dieses Strafverfahren befindet sich im Stadium des Ermittlungsverfahrens. Die zuständige Staatsanwaltschaft ermittelt gegen das EIU, zwei vom Verfasser dieser Studie verteidigte Bahnmeister²³¹ und neuerdings auch gegen eine höherrangige Führungskraft des EIU.

²³⁰ Im Verschub hat der TFzF grundsätzlich auf Sicht zu fahren. Er hat im Verschubweg stets mit Hindernissen - in erster Linie - anzukuppelnden Eisenbahnfahrzeugen - zu rechnen. Bei den ÖBB darf die Geschwindigkeit im Verschub 20 km/h nicht übersteigen. Erteilt der FdL aber ausdrücklich eine verbindliche Verschubwegfreimeldung, die eines besonderen formellen Wortlautes bedarf und vom Verschubleiter/TFzF wörtlich zu wiederholen ist, muss nicht auf Sicht gefahren werden. Die Höchstgeschwindigkeit darf dann (im Bereich der ÖBB) 40 km/h erreichen

²³¹ Ein Bahnmeister ist ein speziell für den Bau und die Erhaltung des Gleisoberbaues ausgebildeter Eisenbahnbediensteter

7.12.1 Der Sachverhalt der Mitarbeitertat

Am 04.11.2011 wurden zwei im Führerhaus eines Zweiwegebaggers sitzende Personen infolge Entgleisens dieses Zweiwegebaggers getötet. Der Bediener des Zweiwegebaggers war ein Bediensteter eines dritten Unternehmens (Baggerunternehmen). Die zweite getötete Person war Eisenbahnbediensteter des EIU, welcher mit den auf der Baustelle arbeitenden Kollegen über Funk Anweisungen erhielt und diese dem Zweiwegebagger weitergab.

Der Zweiwegebagger war mit dem Abziehen von Gleisen - also mit dem Abladen von Gleisen - von einem Oberbauwagen auf das Gleisbett beschäftigt. Der Unfall ereignete sich zur Nachtzeit. Die Staatsanwaltschaft wirft den Beschuldigten vor:

- Das Schienenabziehen ausschließlich mit der Beleuchtung des Zweiwegebaggers sei nicht erlaubt gewesen. Es hätte eine zusätzliche Beleuchtungsanlage installiert werden müssen.
- Der Zweiwegebagger hätte statt der montierten Zweischalenschaufel eine Schienengreifzange verwenden müssen. Die diesbezügliche Vorschrift sei missachtet worden. Wäre am Zweiwegebagger eine Schienengreifzange montiert gewesen, wäre diese aufgrund ihres leichteren Gewichtes nicht in der Lage gewesen, den Zweiwegebagger zur Entgleisung zu bringen. Aufgrund der schweren Zweischalenschaufel sei es aber zuerst zu einem Kippen nach unten und nach Verlust der gerade gehaltenen Schiene zu einem jähen Aufsteigen des Zweiwegebaggers gekommen. Dies habe die Entgleisung ausgelöst, wodurch der Zweiwegebagger in weiterer Folge sich mehrmals überschlagend über die steile Böschung fiel.

7.12.2 Die verbandsrechtliche Dimension

Das Ermittlungsverfahren befindet sich im Stadium der Gutachtenserstellung. Das EIU und die Bahnmeister bringen derzeit entlastende Umstände, versehen mit Beweismitteln vor. Es scheint so zu sein, dass der Zweiwegebagger des Auftragnehmers defekt war. Damit könnte eine Verbandspflichtverletzung des Baggerunternehmens indiziert sein.

Die Anklagebehörde wirft bisher vor, dass das EIU seine Mitarbeiter eigene Dienstvorschriften nicht einhalten lasse (Leitungspflichtverletzung) bzw. deren Einhaltung nicht überprüfe (Aufsichtspflichtverletzung). Das Baggerunternehmen ist (bisher) nicht im Visier der Anklagebehörde.

Es können derzeit noch keine Analysen zur Sorgfaltspflichtverletzung und Risikoerhöhung gezogen werden.

7.13 Unfall vom 11.12.2011 – „Dienstanweisung zur Ausschaltung einer Sicherheitseinrichtung“²³²

Der vom Verfasser dieser Studie verteidigte Triebfahrzeugführer ist angeklagt wegen fahrlässiger Gemeingefährdung (§ 177 Abs. 1 StGB). Ein Urteil steht noch aus.

Ein Verbandsverfahren ist bisher nicht eingeleitet worden.

7.13.1 Der Sachverhalt zur Mitarbeitertat

In diesem Gerichtsverfahren (Hauptverhandlungsstadium) wird dem vom Verfasser dieser Studie verteidigten Triebfahrzeugführer vorgeworfen, ein Haltesignal übersehen und daher mit dem am selben Gleis entgegenkommenden Regionalzug zusammengestoßen zu sein.

Der Triebfahrzeugführer steht zu seiner rechtswidrigen Tat (Vergessen, dass das Ausfahrvorsignal auf ein möglicherweise auf Halt stehendes Ausfahrsignal aufmerksam machte), reklamiert aber mangelnde subjektive Sorgfaltswidrigkeit für sich. Ein arbeitspsychologisches Gutachten wurde wegen der speziellen zum Unfallszeitpunkt geltenden Situation seitens des Gerichtes in Auftrag gegeben.

7.13.2 Die verbandsrechtliche Dimension

Der Triebfahrzeugführer hat zweifellos einen menschlichen Fehler begangen. Die kausalen Ursachen für den Unfall sind aber von seiner Arbeitgeberin, einem EVU, und dem EIU, dessen Trasse durch das EVU benutzt worden ist, gesetzt worden.

- Zum einen war der Unfallsbereich nachweislich sowohl dem EIU als auch dem EVU als besonderer Gefahrenpunkt seit Jahren bekannt. Es hätte daher zur Erfüllung des Standes der Technik so wie dies in Deutschland hoheitlich verfügt ist, ein sogenannter 500-Hz-Magnet²³³ aufgrund der Vorschriftenlage zwingend installiert werden müssen. Dies ist aus Kostengründen bisher unterblieben. Wäre dieser 500-Hz-Magnet installiert gewesen, wäre es nicht zum Unfall gekommen.
- Außerdem hatte der Triebfahrzeugführer die Dienstanweisung des EVU „vorzeitige Befreiung aus 1.000 Hz Geschwindigkeitsüberwachungen“ zu beachten. Gemäß dieser

²³² Parallelen zum Unfall vom 26.07.2007 - „ZAML-Irrtum“ in Kapitel 7.3

²³³ 500-Hz-Magnete bilden mit 1000-Hz-Magneten und 2000-Hz-Magneten die sogenannte induktive **Punktförmige Zugbeeinflussung (PZB)**, auch Indusi genannt. Hauptaufgabe der PZB ist durch Zwangsbremungen eine unzulässige Vorbeifahrt an einem Halt zeigenden Signal zu verhindern.

Im konkreten sichern 500-Hz-Magneten das Wiederanfahren nach vorausgegangenem Halt an einer Haltestelle (Bahnhof) insofern ab, dass eine Zwangsbremung eingeleitet wird, wenn der TFzF (zu schnell) gegen ein haltzeigendes Signal anfährt, weil er vergessen hat, dass ihm ein Vorsignal idR einige Kilometer vorher durch einen „Vorsicht zeigenden Begriff“ die mögliche Haltstellung eines Signales angezeigt hat.

Dienstanweisung hatte der Triebfahrzeugführer den installierten 1.000-Hz-Magneten²³⁴ außer Funktion zu setzen. Hätte der Triebfahrzeugführer diese Dienstanweisung nicht beachtet, wäre es ebenfalls nicht zum Unfall gekommen.

Im Zuge des Strafverfahrens hat sich aufgrund der Erhebungen des VAI herausgestellt, dass diese Dienstanweisung vom EVU gesetzwidrig erlassen worden ist. Die gemäß EisbG vorgeschriebene eisenbahnbehördliche Genehmigung ist nie eingeholt worden. Mittlerweile ist diese Dienstanweisung aufgrund einer Maßnahme des VAI außer Kraft gesetzt worden.

- Weiters ist es zum Unfall nur deshalb gekommen, weil das Schutzsignal²³⁵ unmittelbar vor dem Triebfahrzeugführer, der im Bahnhof B einen fahrplanmäßigen Stopp hatte, auf einen freizeigenden Begriff eingestellt war, während das 80 Meter dahinter befindliche Zwischensignal²³⁶ „Halt“ signalisierte.

Für die Entfernung des Schutzsignales, das schon seit Jahren keine Funktion mehr hat, hat das EIU nicht gesorgt, bzw. hätte es dafür sorgen müssen, dass das Schutzsignal und das unmittelbar dahinter befindliche Zwischensignal simultan geschaltet sind. Das war nicht der Fall.

Der Triebfahrzeugführer konzentrierte sich auf das Schutzsignal, befreite sich nach dessen Umstellung auf „Frei“ im Sinne der Dienstanweisung des EVU „vorzeitige Befreiung aus 1.000 Hz Geschwindigkeitsüberwachungen“ vom Überwachungsmagneten, fuhr im Sinne der Dienstanweisung des EVU „Energiesparoffensive“ raschest möglich an, sah dann zwar sogleich das auf Halt gestellte Zwischensignal, konnte aber nicht mehr vor dem entgegenkommenden Zug anstoßfrei stehen bleiben.

- Schließlich sind im Laufe der letzten Jahre die sogenannten Durchrutschwege nach „Halt“ zeigenden Signalen sukzessive beträchtlich verkürzt worden; so auch im Bahnhof B. In Deutschland sind Durchrutschwege hoheitlich verfügt. Dadurch kommt es seltener zu Unfällen, wenn ein Triebfahrzeugführer einen Vorsicht zeigenden Begriff auf einem Vorsignal vergessen hat und erst bei Sicht auf den haltzeigenden Begriff des Hauptsignales die Bremsung einleitet. Durchrutschwege sind Stand der Technik.

²³⁴ 1000-Hz-Magneten sind bei Vorsignalen situiert. Zeigt ein Vorsignal einen Vorsicht zeigenden Begriff, hat der TFzF die Wachsamkeitstaste zu quittieren (= „Ich hab's verstanden). Tut er das nicht, wird 4 Sekunden nach Überfahren des Vorsignales die Zwangsbremmung eingeleitet.

²³⁵ Definition Schutzsignal in wikipedia: Schutzsignale sind eine Gruppe von Signalbegriffen für Eisenbahnsignale. Sie dienen dazu, ein Gleis abzuriegeln, den Auftrag zum Halten zu erteilen oder die Aufhebung eines Fahrverbots anzuzeigen. Schutzsignale können auch an Hauptsignalen, Gleissperren oder in Form einer Tafel gezeigt werden.

²³⁶ Definition Zwischensignal in wikipedia: Ein Zwischensignal ist ein Eisenbahnsignal und gehört zu den Hauptsignalen. Es ist in ausgedehnten Bahnhofsbereichen zwischen Einfahrsignal und Ausfahrtsignal aufgestellt und begrenzt einen Gleisabschnitt innerhalb des Bahnhofs. Es wird daher auch als Blocksignal bezeichnet.

Die Verbandspflichtverletzungen

1. Das VAI hat sich mit mehreren Stellungnahmen gegenüber dem Gericht und diversen Vorhaltungen gegenüber dem EIU und EVU diesem Unfall massiv angenommen, zeigt der Unfall doch exemplarisch auf, dass die Absicht des Arbeitnehmerschutzgesetzgebers, **Fehler des „Factors Mensch“ durch technische Vorrichtungen abzufangen, hier unterlaufen** wird durch Verstöße gegen das ArbeitnehmerInnenschutzrecht.
2. Die beiden EBU haben im Zusammenwirken sämtliche **dem Stand der Technik entsprechende Absicherungsmaßnahmen**, die sich jahrzehntelang bewährt haben, aus Kostengründen **zurückgenommen** (Nichtaufstellung von 500 Hz-Magneten trotz bekanntem, kritischem Gefahrenpunkt; Unbrauchbarmachung von 1000 Hz-Magneten durch Dienstanweisungen; Reduktion von Durchrutschwegen).

Risikoerhöhung durch Sorgfaltspflichtverletzung eines Entscheidungsträgers

Hier liegen Leitungspflichtverletzungen wesentlicher technischer Art vor.

Es bedarf keiner näheren Darstellung, dass die getroffenen Maßnahmen und Unterlassungen auf Entscheidungsträgerebene den Unfall erst ermöglicht haben, aber jedenfalls begünstigend und risikoerhöhend waren.

Insofern als wegen geänderter Betriebsabläufe nach wie vor ein (sinnentleertes) Schutzsignal unmittelbar vor einem Blocksignal²³⁷ situiert ist und nur wegen einer außerordentlichen Betriebssituation (Gleisbruch) es zum ersten Mal seit Jahren zu voneinander abweichenden Signalbegriffen kam, was aber auch nicht betriebstechnisch notwendig war, liegt hier eine Evaluierungsunterlassung (Aufsichtspflichtverletzung) vor.

²³⁷ Siehe vorhergehende Fußnote „Zwischensignal“

8 ANALYSE DES VERHALTENS DER ÖSTERREICHISCHEN BETEILIGTEN IM EISENBAHNWESEN

8.1 Die österreichischen Eisenbahnbehörden

Eisenbahnbehörden nehmen hoheitliche Aufgaben des Eisenbahnbaues (Eisenbahnbaubehörden) und/oder des Eisenbahnbetriebes wahr.

Die Eisenbahnbetriebsbehörden wiederum werden tätig als Eisenbahngenehmigungsbehörden und/oder Eisenbahnaufsichtsbehörden.

Die Behördenzuständigkeit ist in Form eines Mischsystems der mittelbaren als auch unmittelbaren Bundesverwaltung in § 12 EisbG geregelt.

Die Bezirksverwaltungsbehörden sind gemäß § 12 Abs 1 EisbG vereinfacht dargestellt erste Instanz in Angelegenheiten der nicht-öffentlichen Eisenbahnen.

Der Landeshauptmann ist gemäß § 12 Abs 2 EisbG erste Instanz in (den meisten) Angelegenheiten der Nebenbahnen und Straßenbahnen.

Die restlichen Agenden unterliegen gemäß § 12 Abs 3 EisbG dem Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie.

Im BMVIT sind die Oberste Eisenbahnbaubehörde (Sektion IV, Abteilung Sch2) und die Oberste Eisenbahnbetriebsbehörde (Sektion IV, Abteilung Sch5) - in letzterer ist auch die nationale Eisenbahnsicherheitsbehörde integriert²³⁸ - eingerichtet.

Der Obersten Eisenbahnbaubehörde unterliegen im für diese Studie wesentlichen Teil²³⁹ die eisenbahnbaubehördlichen Angelegenheiten für Hauptbahnen, Verfahren betreffend Eisenbahnkreuzungen, Anrainerverfahren, Berufungsverfahren in eisenbahnbaubehördlichen Angelegenheiten betreffend Nebenbahnen, Straßenbahnen und O-Buslinien.

²³⁸ Die Bezeichnungen Oberste Eisenbahnbaubehörde und Oberste Eisenbahnbetriebsbehörde sind vom BMVIT geschaffene „Etablissementbezeichnungen“ und finden keine Deckung im EisbG. Auch die Bezeichnung (Eisenbahn)Sicherheitsbehörde findet sich nicht im EisbG. Die (nationale) Sicherheitsbehörde ist allerdings zumindest in Art 3 lit g der RL 2004/49/EG (Eisenbahnsicherheits-RL) genannt und definiert

²³⁹ Gesamte Agenden der Obersten Eisenbahnbaubehörde siehe Homepage BMVIT - Organisation des BMVIT, 26

Der Obersten Eisenbahnbetriebsbehörde (in der auch die Aufgaben der nationalen Sicherheitsbehörde erledigt werden) unterliegen die Verwaltungsverfahren bei Haupt- und teilweise Nebenbahnen aus rechtlicher, betrieblicher und soweit berührt bautechnischer Sicht, Umsetzung und Kontrolle der eisenbahnsicherheitsbehördlichen Zugangsvoraussetzungen sowie der strategischen Grundlagenschaffung bei Konzessionserteilungen, Verkehrsgenehmigungen, Sicherheitsgenehmigungen, Sicherheitsbescheinigungen, Evaluierung und Erstellung der Jahresberichte einschließlich Überwachung der Aufrechterhaltung des Sicherheitsniveaus, Evaluierung, Umsetzung und Kontrolle zu Sicherheitsempfehlungen der Unfalluntersuchungsstelle, Genehmigung von Dienstvorschriften, Genehmigung der Bestellung von Betriebsleitern, Einstellung von Eisenbahnen, sonstige sicherheitsbehördliche Aufsichtsmittel samt Erlässen und Verfügungen einschließlich Evaluierung und Monitoring dieser Maßnahmen, Koordination und Vertretung dieser Angelegenheiten in nationalen und internationalen Gremien.²⁴⁰

Das österreichische Eisenbahnbehördensystem leidet an der Tatsache, dass es mehr als 130 Eisenbahnbehörden gibt und zwar auf jeder Bezirksverwaltungsebene, den neun Landesebenen und der Bundesebene.

Es gibt keine ausgewiesenen Eisenbahnspezialisten bei den Bezirksverwaltungsbehörden und auch kaum bei den Landesbehörden, wobei die „Spezialisierung“ dieser Beamten aber noch immerhin wesentlich größer ist als bei Staatsanwaltschaften und Gerichten, wo es überhaupt keine Spezialreferate oder Spezialgerichtsabteilungen für Unfälle des „industrialisierten Verkehrs“ gibt.

Die Schienen-Control GmbH definiert in ihrem Jahresbericht 2012 auch noch folgende Einrichtungen als „Behörden mit wesentlichen Aufgaben im Eisenbahnbereich“²⁴¹:

- Schienen-Control GmbH und Schienen-Control Kommission
- Schieneninfrastruktur-Dienstleistungsgesellschaft mbH
- Bundeswettbewerbsbehörde
- Bundeskartellanwalt
- Sicherheitsuntersuchungsstelle des Bundes - Schiene.

Es ist sinnvoll, diese Einrichtungen der Übersicht halber als „Eisenbahnbehörden“ auf zu listen. Zu beachten ist aber, dass diese nicht bzw. manche bestenfalls in Teilagenden mit dem „hoheitlichen Imperium“ einer (Eisenbahn) Verwaltungsbehörde ausgestattet sind. Mit Ausnahme der Sicherheitsuntersuchungsstelle des Bundes - Schiene spielen diese „Behörden“ in „Eisenbahnunfall-Strafverfahren“ außerdem kaum denkbar eine Rolle.

²⁴⁰ So wörtlich die „Selbstbeschreibung“ in der Homepage des BMVIT - Organisation des BMVIT, 27

²⁴¹ Siehe Jahresbericht der Schienen-Control GmbH 2012, 28 f. mit der Darstellung der einzelnen Kompetenzen

8.2 Exkurs: Die Eisenbahnsicherheitsbehörde und ihre Jahresberichte

8.2.1 Aufgaben

Die nationale Sicherheitsbehörde ist in Österreich die beim BMVIT eingerichtete Eisenbahnsicherheitsbehörde, die in die Oberste Eisenbahnbetriebsbehörde integriert ist.

Die EU hat die Aufgaben der Sicherheitsbehörde in Art. 16 und 18 Sicherheits-RL²⁴² geregelt. Die für den Bereich dieser Studie wesentlichen Aufgaben (=Sicherheitsaufgaben ieS)²⁴³ sind:

Die Eisenbahnsicherheitsbehörde ist für den rechtlichen Rahmen im Bereich der Sicherheit zuständig, einschließlich des Systems nationaler Sicherheitsvorschriften. Sie erlässt allgemeine Sicherheitsvorschriften (Sicherheitsstandards) für EBU in Form von Verordnungen, insbesondere in Bezug auf die Verpflichtungen der EBU gemäß §§ 19 Abs. 1 bis 3 EisbG, die Anforderungen und Inhalte für die Ausbildungen und Prüfung der für die Sicherheit verantwortlichen Eisenbahnbediensteten einschließlich ihrer Tätigkeiten zur Gewährleistung der Sicherheit (§ 19 Abs. 4 EisbG).

Die Eisenbahnsicherheitsbehörde ist für die Genehmigung der Inbetriebnahme neuer und wesentlich geänderter Fahrzeuge zuständig.

Die Eisenbahnsicherheitsbehörde hat insbesondere die Zuverlässigkeit von EBU zu überprüfen (Erteilung, Erneuerung, Änderung und Widerruf der Sicherheitsgenehmigungen für EIU (§§ 38 EisbG) und Sicherheitsbescheinigungen für EVU (§§ 37 EisbG) inklusive deren Überprüfung).

Die Eisenbahnsicherheitsbehörde **scheint dieser Überprüfungspflicht** zumindest **nicht** in einem Ausmaß **nachzukommen**, dass die EBU innerhalb der jeweiligen Gültigkeitsdauern Kontrollen gewärtigen müssen. Dies liegt aber nicht im Nicht-Wollen, sondern daran, dass es in der (zu) klein dimensionierten Eisenbahnsicherheitsbehörde mit nur einigen Bediensteten (im Schnitt nicht mehr als 4 Referenten für die Agenda der gesamten Eisenbahnsicherheitsbehörde) schlicht keine personelle Kapazität für eine einigermaßen funktionierende flächenhafte Überprüfung gibt!

Die Eisenbahnsicherheitsbehörde editiert iS Art 18 Sicherheits-RL und § 13a EisbG seit 2006 auch Jahresberichte.

8.2.2 Jahresberichte

Teil jedes Jahresberichtes sind unter anderem Angaben über die Entwicklung der Eisenbahnsicherheit im Sinne der Richtlinie über die Eisenbahnsicherheit²⁴⁴ und der Richtlinie in

²⁴² RL 2004/49/EG

²⁴³ Die Sicherheitsbehörde hat zusätzlich noch Genehmigungs- und Überwachungsaufgaben betreffend das transeuropäische Bahnsystem und die Interoperabilität

Bezug auf gemeinsame Sicherheitsindikatoren und gemeinsame Methoden für die Unfallkostenberechnung.^{245, 246}

Gemäß der Implementation Guidance for CSIs im Sinne der Richtlinie über die Eisenbahnsicherheit²⁴⁷ der ERA sind alle signifikanten Eisenbahnunfälle²⁴⁸ nach Unfallart zu gliedern in Zugkollisionen, Entgleisungen, Unfälle auf Eisenbahnkreuzungen, Unfälle verursacht durch ein in Bewegung befindliches Fahrzeug, Brand in Eisenbahnfahrzeugen und andere Unfälle.

Unter „Accidents to persons caused by RS (= Rolling Stock) in motion“ werden Unfälle verstanden, die eine oder mehrere Personen durch ein in Bewegung befindliches Eisenbahnfahrzeug (Triebfahrzeug, Wagen) schädigen.

Verletzte oder getötete Personen mit Suizidabsicht (das sind die von der Exekutive als solche in ihrem Abschlussbericht bezeichneten Personen), werden in einer gesonderten Statistik erfasst und scheinen in der eigentlichen Eisenbahnunfallstatistik nicht auf.

Gemäß Jahresbericht der nationalen Sicherheitsbehörde für das Bezugsjahr 2006 ereigneten sich in Österreich

Zugkollisionen	96
Entgleisungen	22
Unfälle an Eisenbahnkreuzungen	152
Unfälle in Zusammenhang mit Eisenbahnfahrzeugen in Bewegung	62
Unfälle im Zusammenhang mit Feuer in auf der Strecke befindlichen Eisenbahnfahrzeugen (Brände und Explosionen während Wartungsarbeiten sind nicht inkludiert)	39
„andere“ Eisenbahnunfälle	<u>434</u>
Σ Eisenbahnunfälle ²⁴⁹	805

Im Jahr 2006 wurden 0 Passagiere, 22 Dienstnehmer, 22 Straßenverkehrsteilnehmer beim Überfahren von Eisenbahnkreuzungen, 0 unautorisierte Personen (Selbstmörder bzw. außerhalb von Bahnhöfen auf das Gleis tretende Personen) und 46 andere Personen (Drittgeschädigte) getötet, sohin insgesamt **90 getötete Menschen**.²⁵⁰

²⁴⁴ Siehe Art. 18 "Jahresbericht" in RL 2004/49/EG ("Richtlinie über die Eisenbahnsicherheit"): Weiters hat der Bericht im Sinne Art. 18 lit b bis d Angaben zu enthalten über wichtige Änderungen von Gesetzen und Vorschriften im Bereich der Eisenbahnsicherheit, der Entwicklung der Sicherheitsbescheinigung und der Sicherheitsgenehmigung und der Ergebnisse und Erfahrungen in Zusammenhang mit der Kontrolle von Fahrwegbetreibern und Eisenbahnunternehmen

²⁴⁵ RL 2009/149/EG

²⁴⁶ Siehe hierzu auch bereits die Ausführungen in Kapitel 2.2

²⁴⁷ Siehe hierzu auch bereits die Ausführungen in Kapitel 2.2

²⁴⁸ Definition „signifikante Unfälle“ und „schwere Unfälle“ bereits erfolgt in Kapitel 2.2

²⁴⁹ Siehe BMVIT, Jahresbericht 2007 der Nationalen Sicherheitsbehörde für das Bezugsjahr 2006, Seite 30

²⁵⁰ Siehe BMVIT, Jahresbericht 2007 der Nationalen Sicherheitsbehörde für das Bezugsjahr 2006, Seite 30

Im Jahr 2006 wurden zwölf Passagiere schwer verletzt, 19 Dienstnehmer schwer verletzt, 26 Straßenverkehrsteilnehmer an Eisenbahnkreuzungen, 0 unautorisierte Personen und 45 andere, sohin insgesamt 102 Personen schwer verletzt.²⁵¹

Im Jahresbericht der nationalen Sicherheitsbehörde für das Bezugsjahr 2008 reduzierten sich nachträglich die vorhin genannten Zahlen für das Jahr 2006 ganz wesentlich und zwar bei den Unfallarten auf:

Zugkollision	1
Entgleisung	1
Unfälle an Eisenbahnkreuzungen	40
Unfälle in Zusammenhang mit Eisenbahnfahrzeugen in Bewegung	55
Unfall im Zusammenhang mit Feuer in auf der Strecke befindlichen Eisenbahnfahrzeugen	1
andere Unfälle	<u>8</u>
Σ Unfälle	106 ²⁵²

Ebenso reduzierte sich das Ausmaß der Getöteten des Jahres 2006: 0 getötete Passagiere, 0 getötete Dienstnehmer, 22 Getötete an Eisenbahnkreuzungen, 0 getötete unautorisierte Personen und 24 getötete Personen im Zuge von anderen Unfallarten, sohin insgesamt **46 getötete Menschen**.²⁵³

Für die Jahre 2007 bis 2011 sind im Jahresbericht der Eisenbahnsicherheitsbehörde für das Bezugsjahr 2011²⁵⁴ folgende Unfallstatistiken abgedruckt:

²⁵¹ Siehe BMVIT, Jahresbericht 2007 der Nationalen Sicherheitsbehörde für das Bezugsjahr 2006, Seite 30

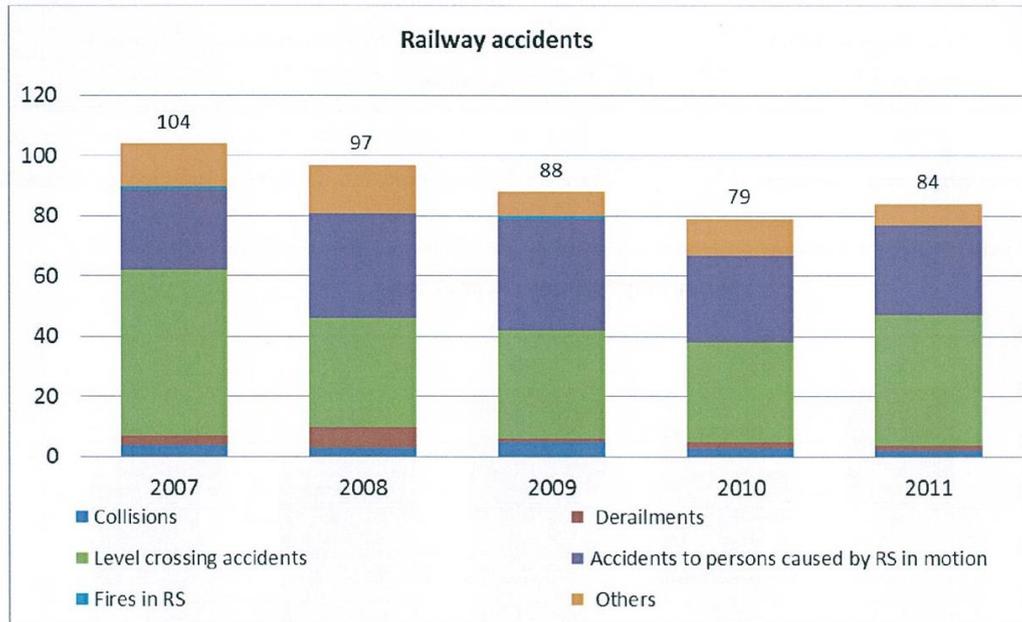
²⁵² Siehe BMVIT, Jahresbericht 2009 der Nationalen Sicherheitsbehörde für das Bezugsjahr 2009, Seite 41

²⁵³ Siehe *BMVIT*, Jahresbericht der nationalen Sicherheitsbehörde für das Bezugsjahr 2009, Seite 42 *Anmerkung: Der Jahresbericht der nationalen Sicherheitsbehörde für das Bezugsjahr 2009 differiert zum Jahresbericht der nationalen Sicherheitsbehörde für das Bezugsjahr 2008 im Bezug auf das Jahr 2006 als im Jahresbericht 2009 zwei Zugkollisionen ausgewiesen sind und im Jahresbericht 2008 eine Zugkollision sowie sieben Unfälle in der Kategorie "others" zu acht Unfällen zwischen dem Jahresbericht 2009 zu 2008. Im Jahresbericht 2008 gibt es keine Kategorien für die getöteten und schwerverletzten Personen bezogen auf das Jahr 2006.*

²⁵⁴ Der Jahresbericht 2012 lag zum Zeitpunkt des Redaktionsschlusses dieser Studie Mitte Oktober 2013 trotz der gesetzlichen Verpflichtung (§ 13 a EisbG) zur Veröffentlichung bis spätestens 30. September des Folgejahres noch nicht vor

grafische Darstellung der unfallbezogenen Indikatoren:

Signifikante Unfälle nach Unfallart



Die nationale Sicherheitsbehörde führt im Jahresbericht 2008 für das Bezugsjahr 2007 an,²⁵⁵ dass die Gesamtzahl der Unfälle im Jahr 2006 ursprünglich alle Unfälle erfasst habe. „Ab 2007 werden nur gemeldete schwere Unfälle gemäß Verordnung (EG) Nr. 91/2003 zuletzt geändert durch Verordnung (EG) Nr. 1192/2003 erfasst“ und seien die Werte für 2006 auch gegenüber dem ursprünglichen Sicherheitsbericht für 2006 korrigiert worden und habe schließlich im Bezugsjahr 2006 die Kategorie „Sonstige Personen“ ursprünglich auch unbefugte Personen enthalten.

Nach wie vor erwecken dennoch im Widerspruch dazu die folgenden Jahresberichte²⁵⁶ den Anschein, es würden ohnedies alle „signifikanten Unfälle“ in den Statistiken erfasst, werden doch dort vorgeblich alle „signifikanten Unfälle“ statistisch ausgewertet. Sogar am jeweiligen Deckblatt beruft sich die nationale Sicherheitsbehörde, den Jahresbericht im Einklang mit Art. 18 der Richtlinie über die Eisenbahnsicherheit und § 13a EisbG (präzise hier: § 13a Abs. 2 Z. 1 EisbG) erstattet zu haben.

Festzuhalten ist, dass die österreichische nationale Sicherheitsbehörde ihre Unfallstatistiken seit 2007 aufgrund eines gleich unten darzustellenden Rechtsirrtums vertragswidrig erstellt.

²⁵⁵ Siehe BMVIT, Jahresbericht 2008 der nationalen Sicherheitsbehörde für das Bezugsjahr 2007, Fußnoten 4, 5 und 8, Seite 38

²⁵⁶ Siehe stellvertretend *BMVIT*, Jahresbericht der nationalen Sicherheitsbehörde für das Bezugsjahr 2011, 37 ff für die Jahre 2007 bis 2011

Die Statistiken verharmlosen durch viel zu niedrige Unfallszahlen eklatant die Unfallsproblematik im Eisenbahnwesen.

Die von der nationalen Sicherheitsbehörde im Jahresbericht 2008 auf Seite 38 zu Fußnote 4 zitierten Verordnungen (EG) Nr.91/2003 vom 16.12.2002 und Nr. 1192/2003 vom 03.07.2003 sind die Verordnungen des Europäischen Parlaments und des Rates über die Statistik des Eisenbahnverkehrs. Die zweitgenannte Verordnung ändert erstere ab.

Diese Eisenbahnverkehrsstatistik VO ist eine Verordnung, die der Europäischen Kommission (und nicht etwa der ERA iS der RL 2004/49/EG: Richtlinie über die Eisenbahnsicherheit und der RL 2009/149/EG: Richtlinie in Bezug auf gemeinsame Sicherheitsindikatoren und gemeinsamen Methoden für die Unfallkostenberechnung) Statistiken über die Sicherheit im Eisenbahnverkehr²⁵⁷ und Entwicklungen der EBU²⁵⁸ zur Verfügung stellen soll, um Gemeinschaftsmaßnahmen auf diesen Gebieten auszuarbeiten und zu überwachen.

Unter anderem sind der Europäischen Kommission auch Unfallstatistiken zur Verfügung zu stellen.²⁵⁹ Diese Statistiken sind an Eurostat zu übermitteln²⁶⁰ (und nicht etwa an die ERA).

Art. 1 (24) der VO Nr. 1192/2003 definiert übrigens als „schweren Unfall“ in Abweichung zur Definition des „schweren Unfalls“ in der Richtlinie über Eisenbahnsicherheit RL 2004/49/EG als jeden Unfall, an dem mindestens ein in Bewegung befindliches Eisenbahnfahrzeug beteiligt ist und bei dem mindestens eine Person schwer verletzt oder getötet wird oder der erhebliche Sachschäden am Fahrzeugbestand, an den Gleisen, an anderen Anlagen bzw. in der Umgebung oder aber eine beträchtliche Störung des Verkehrs zur Folge hat. Diese verschiedenartige Definition ein und desselben Begriffes trägt natürlich erheblich zur Verwirrung bei. Diese Definition des „schweren Unfalls“ entspricht somit der Definition des „signifikanten Unfalles“, wie dargestellt in Kapitel 2.2.

Und Anhang H „Unfallstatistik“ der Verordnung (EG) Nr. 1192/2003 lehnt sich wieder im Wesentlichen an die Systematik der RL 2004/49/EG und der ERA-Implementation Guidance for CSIs, Annex 1 of Directive 2004/49/EC as amended by Directive 2009/149/EC an, womit die Verwirrung komplett ist.

Die österreichische Sicherheitsbehörde (Eisenbahnsicherheitsbehörde) hat zum Einen übersehen, dass sie der ERA iSd Art. 18 RL 2004/49/EG und § 13 a EISbG über sämtliche signifikanten Unfälle („significant accidents“ im Sinne der die RL 2004/49/EG abändernden RL 2009/149/EG), noch näher erläutert in der Implementation Guidance for CSIs, Annex 1 of Directive 2004/49/EC as amended by Directive 2009/149/EC, jährlich zu berichten hat.

²⁵⁷ Erwägungen (3) der VO Nr. 91/2003

²⁵⁸ Erwägungen (4) der VO Nr. 91/2003

²⁵⁹ Siehe Art. 4 "Datenerhebung" VO (EG) Nr. 91/2003, *Anmerkung: Neben den Statistiken über den Güterverkehr, Personenverkehr und Verkehrsströmen im Eisenbahnnetz*

²⁶⁰ Siehe Art. 6 VO (EG) Nr. 91/2003

Zum anderen hat sie übersehen, dass die für Eurostat erforderlichen jährlichen Statistiken gemäß den beiden EisenbahnverkehrsstatistikVO Nr.91/2003 und 1192/2003 von den Jahresberichten gemäß Art. 18 RL 2004/49/EG und § 13 a EibG abweichen und auch für verschiedene Adressaten bestimmt sind (Eurostat einerseits, ERA andererseits).

Dabei macht sie zudem den Fehler, unter schwerem Unfall die nur für die Untersuchungsstelle wichtige Begriffsdefinition des „schweren Unfalls“ in Art. 3 lit I RL 2004/49/EG für die Unfallsstatistik ihres Jahresberichtes an die ERA zu verstehen.

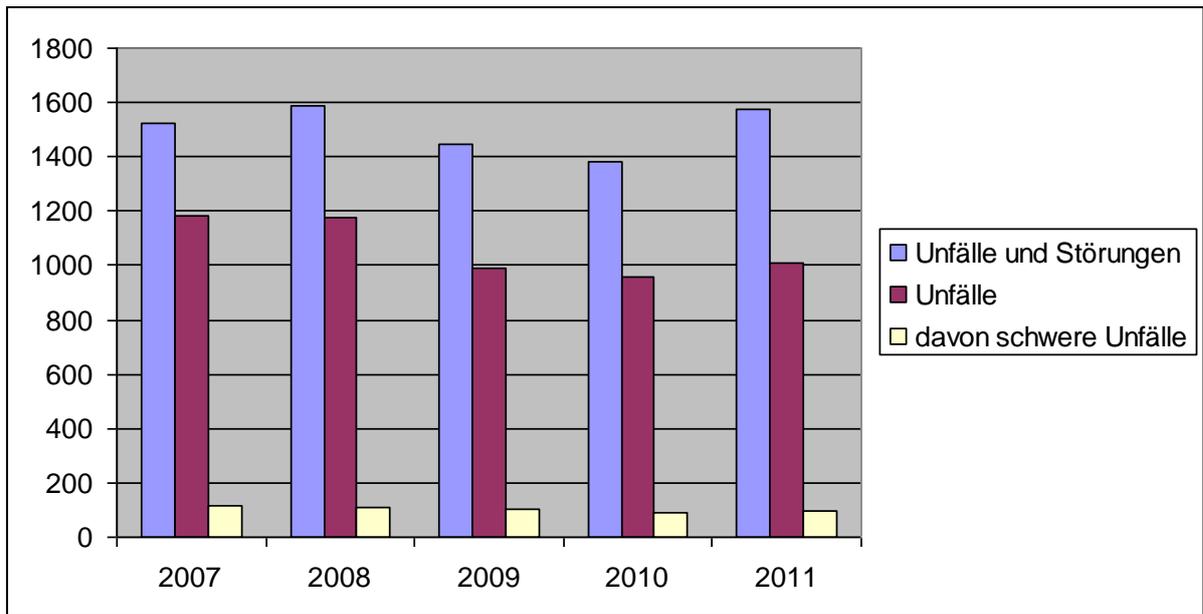
Zusammengefasst verfälschen die Jahresberichte den Eindruck über die sich in Österreich jährlich ereignenden Eisenbahnunfälle dadurch, dass die Anzahl der signifikanten und darin eingeschlossen schweren Eisenbahnunfälle eklatant reduziert wird.

Eine gewisse Abhilfe schaffen die Vorfalldaten 2007 bis 2011 der SUB-Schiene, die auch in deren jährlichen Sicherheitsberichten wiedergegeben werden.²⁶¹ Demgemäß ergibt sich für die Jahre 2007 bis 2011 folgendes vom Verfasser dieser Studie zusammengefasstes, statistisches Bild:

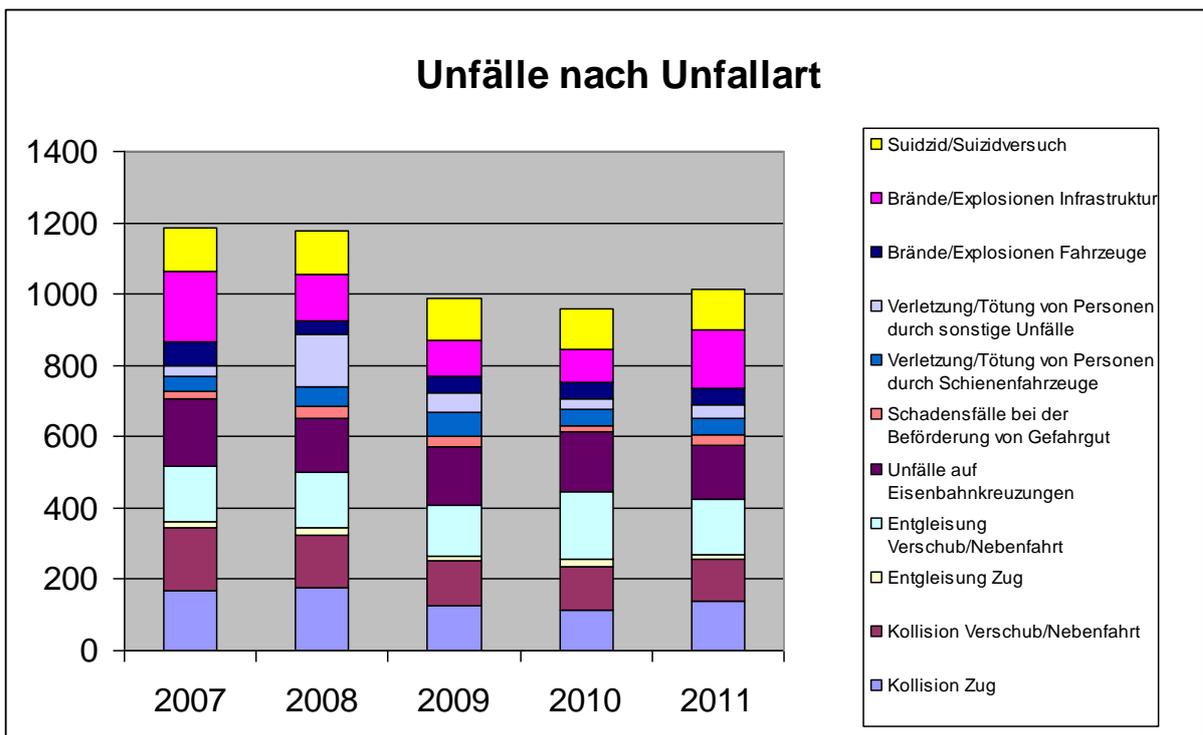
Im Jahr 2007 weist die SUB-Schiene insgesamt 1.526 Unfälle und Störungen als von den EBU gemeldet aus, davon 1.185 Unfälle (darunter 118 schwere Unfälle). Im Jahr 2008 waren es 1.589 gemeldete Unfälle und Störungen, davon 1.177 Unfälle (110 schwere Unfälle). Im Jahr 2009 waren von 1.444 gemeldeten Vorfällen 989 Unfälle, davon 103 schwere. Im Jahr 2010 waren von den gesamt gemeldeten 1.384 Vorfällen 958 Unfälle und davon 91 schwer. Im Jahr 2011 gab es 1.575 gemeldete Vorfälle, davon 1.012 Unfälle, wovon 98 seitens der SUB-Schiene als schwer klassifiziert wurden.

²⁶¹ Siehe Homepage *VERSA, Bundesanstalt für Verkehr* – Statistiken – Allgemeines – Vorfalldaten 2007 bis Vorfalldaten 2011 und die Tätigkeitsberichte der Unfalluntersuchungsstelle des Bundes, Bereich Schienenverkehr 2007 bis 2010 an die ERA und der Sicherheitsbericht 2011 der Sicherheitsuntersuchungsstelle des Bundes an die ERA. Der Verfasser dieser Studie hat mittels dem Zahlenmaterial der SUB-Schiene eine Excel Tabelle aufbereitet, die Grundlage für die drei Diagramme sind. Diese Excel Tabelle wird zur Überprüfung der Richtigkeit dieser Diagramme Lesern dieser Studie gerne zur Verfügung gestellt

Das entsprechende Diagramm sieht aus wie folgt:

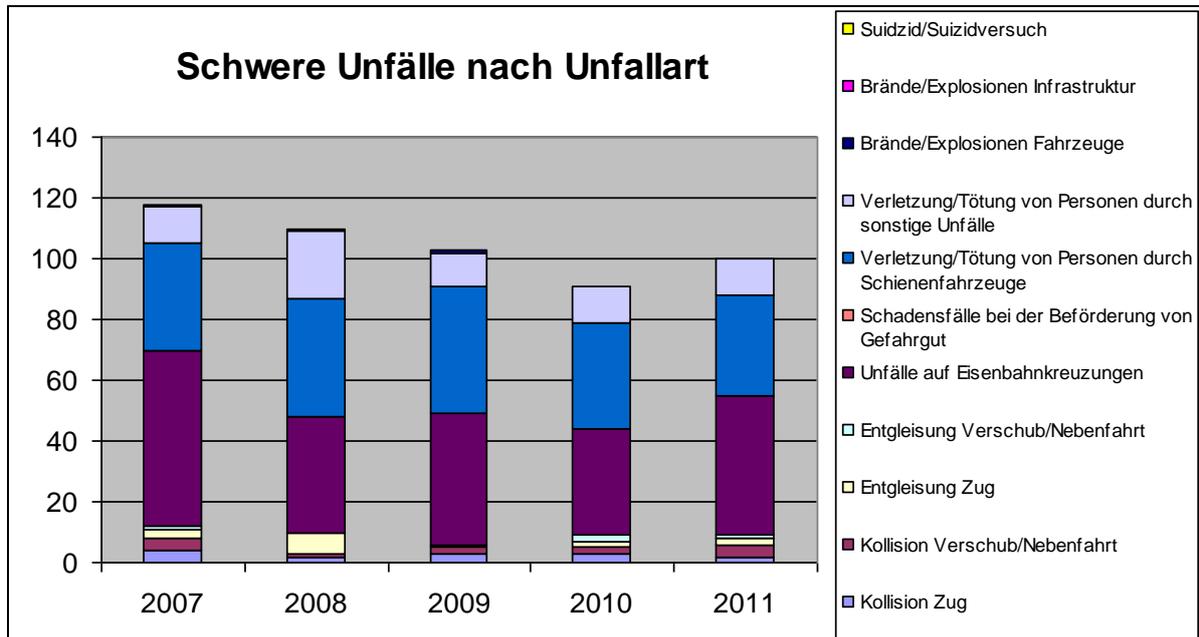


In Bezug auf die Unfallarten²⁶² ergibt sich folgendes Bild:



²⁶² Im Jahr 2007 war die Kategorisierung anders als in den Folgejahren. 2007 wurde "Verschub / Nebenfahrt", sowie "Verletzung / Tötung" getrennt angegeben, in den Folgejahren jedoch gemeinsam. In der Tabelle sind für das Jahr 2007 die jeweiligen Werte zusammengerechnet

Bei den schweren Unfällen in den Jahren 2007 bis 2011 zeigt sich aufgeschlüsselt nach Unfallarten folgendes Bild:



Vorbehalte auch gegen die Richtigkeit dieser Statistik der nunmehrigen SUB-Schiene sind aber insofern angebracht, als der Verfasser dieser Studie im Kapitel 8.3 nachweist, dass die SUB-Schiene mangels Personalknappheit nicht die Kapazität hat, jeden schweren Unfall zu untersuchen. Der Verfasser dieser Studie kann nicht überprüfen, ob die Meldestatistik der SUB-Schiene richtig ist und die SUB-Schiene der Eisenbahnsicherheitsbehörde tatsächlich alle „serious accidents“ und alle „significant accidents“ meldet.

Die Richtigkeit der Meldestatistik ist natürlich auch abhängig von der Qualität, die die EBU bei ihren Meldungen an die SUB-Schiene gemäß der Meldeverordnung Eisenbahn²⁶³ an den Tag legen. Zumindest in einem Fall scheint ein tödlicher und somit schwerer Eisenbahnunfall gar nicht gemeldet worden zu sein. In den Jahresberichten 2010 und 2011 der Sicherheitsbehörde wird jeweils für das Jahr 2010 an getöteten „Employees“ angegeben wird: 0 bzw. -.²⁶⁴

Tatsächlich ist dem Verfasser dieser Studie in seiner Eigenschaft als Verteidiger aber bekannt, dass im Jahr 2010 zumindest ein Eisenbahnbediensteter bei einem Unfall auf der Schiene verstarb. Es

²⁶³ BGBl II Nr. 279/2006 – Regelung des Umfangs und der Form der Meldung von Unfällen und Störungen, die beim Betrieb einer Eisenbahn auftreten durch den Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie; für die Meldung von Vorfällen auf Anschlussbahnen gibt es verminderte Meldungsanforderungen. Siehe hierzu auch Kapitel 2

²⁶⁴ Siehe *BMVIT*, Jahresbericht der nationalen Sicherheitsbehörde für das Bezugsjahr 2010, 44 und *BMVIT*, Jahresbericht der nationalen Sicherheitsbehörde für das Bezugsjahr 2011, 41

handelt sich hier um den am 09.11.2010 verstorbenen Verschubmeister Werner P – Fall „Verschub auf der Nebenanschlussbahn“.²⁶⁵ Die SUB-Schiene hat diesen Unfall nicht untersucht.

Zusammengefasst scheinen also in den Statistiken der nationalen Sicherheitsbehörde nicht einmal alle „schweren Unfälle“ auf. Die signifikanten Unfälle sind nur zum kleineren Teil erfasst. Die wahre Zahl der jährlichen Eisenbahnunfälle mit zumindest einem Schwerverletzten/einem Toten und/oder einem unmittelbaren Schaden von zumindest EUR 150.000,00 (= Definition des „signifikanten Unfalles) liegt somit im Dunklen.

8.3 Die Sicherheitsuntersuchungsstelle des Bundes – Schiene

Auf die in Kapitel 3 dargestellten Handicaps (vertragswidrige Umsetzungen), die auch die tägliche Arbeit der SUB-Schiene beeinflussen, wird hier hingewiesen.

8.3.1 Unabhängig?

Gemäß Pkt. 24 der Erwägungen hat die Untersuchungsstelle von den Akteuren des Eisenbahnsektors unabhängig zu sein. Die Funktionsweise dieser Stelle sollte dergestalt sein, dass jeglicher Interessenskonflikt und jede mögliche Verwicklung in die Ursachen der untersuchten Ereignisse vermieden wird.

Art. 21 Abs. 1 RL2004/49/EG lautet:

„... diese Stelle ist organisatorisch, rechtlich und ihrer Entscheidung von Fahrwegbetreibern, Eisenbahnunternehmen, entgelterhebenden Stellen, Zuweisungsstellen und benannten Stellen sowie von allen Parteien, deren Interessen mit den Aufgaben der Untersuchungsstelle kollidieren können, unabhängig. Sie ist darüber hinaus von der Sicherheitsbehörde und von den Regulierungsstellen im Eisenbahnsektor funktionell unabhängig.“

In Österreich sind diese Grundsätze nicht entsprechend umgesetzt. Die von der Untersuchungsstelle eingesetzten Unfallbeauftragten sind in der Regel karezierte Mitarbeiter des ÖBB-Konzerns, die meist nach einiger Zeit wieder zu den ÖBB zurückkehren.

Außerdem steht die SUB-Schiene nicht nur über die in Kapitel 3.6 dargestellte Verordnungsmacht des BMVIT gewissermaßen unter „Kuratel“ des BMVIT. Die SUB-Schiene ist als Teil der Bundesanstalt für Verkehr dem Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie untergeordnet.

²⁶⁵ Siehe Anhang I und Kapitel 7.9

8.3.2 Genügend Fachpersonal?

Art. 19 Abs. 1 RL 2004/49/EG lautet:

„Die Mitgliedsstaaten sorgen dafür, dass die in Art. 21 genannte Untersuchungsstelle nach schweren Unfällen im Eisenbahnverkehr Untersuchungen durchführt, um die Eisenbahnsicherheit nach Möglichkeit zu verbessern und Unfälle zu verhüten.“

Art. 23 Abs. 2 RL 2004/49/EG lautet:

„Die Untersuchungsstelle gibt den Abschlussbericht schnellstmöglich und in der Regel nicht später als 12 Monate nach dem Ereignis heraus ...“

Festzustellen ist, dass in der Regel bei der Untersuchungsstelle inklusive deren Leiters nur zwei Untersuchungsbeauftragte mit Erfahrung auf dem Eisenbahnsektor zur Verfügung stehen.

Infolge dieser Personalknappheit wird mit Ermittlungen nach schweren Unfällen oft nicht einmal begonnen. Dem Verfasser dieser Studie ist aus seinen Verteidigungen bekannt, dass die SUB-Schiene bisher mit den Untersuchungen zu folgenden „schweren Unfällen“ (= unbedingte Untersuchungspflicht gemäß Art. 19 RL 2004/48/EG – Richtlinie über die Eisenbahnsicherheit) noch gar nicht begonnen hat und es darf angenommen werden, dass hier infolge Zeitablaufes auch gar nicht mehr untersucht werden wird.²⁶⁶

- Unfall vom 26.06.2007 – „gestörte Schrankenanlage“ (Kapitel 7.2)
- Unfall vom 21.08.2008 - „Hobbyeisenbahner“ (Kapitel 7.5)
- Unfall vom 29.04.2010 – „SILAD-Kranarm“ (Kapitel 7.7)
- Unfall vom 09.11.2010 – „Verschub auf Nebenanschlussbahn.“ (Kapitel 7.9)

Auffällig ist, dass die SUB-Schiene gerade wegen des Personalmangels nicht das Schwergewicht auf solche „systemrelevante Unfälle“ legt, also auf komplexe Unfälle, in denen von vornherein die Vermutung naheliegt, dass diese allenfalls begünstigt oder wesentlich erleichtert worden sind durch technische, organisatorische oder personelle Mängel iS des VbVG. Stattdessen werden nach wie vor gehäuft Untersuchungen geführt über Unfälle, die von vornherein keinen besonderen neuen Erkenntniswert bieten wie eben die typischen Eisenbahnkreuzungsunfälle infolge Fehlverhaltens der Straßenverkehrsteilnehmer oder „simple“ Entgleisungen.

²⁶⁶ 12 Monatsfrist! siehe Art. 23 Abs 2 RL 2004/49/EG "Richtlinie über die Eisenbahnsicherheit"

8.3.3 Das volksanwaltschaftliche Verfahren 2008/2009²⁶⁷

Der Verfasser dieser Studie stellt aber anerkennend fest, dass die SUB-Schiene – seit 2009 deutlich bemerkbar – zunehmend das Bewusstsein entwickelt, wirklich von den großen durch die Republik Österreich gehaltenen EBU unabhängig sein zu wollen.

In den Unfallberichten werden nun zunehmend Versäumnisse und Organisationsfehler der betroffenen EBU aufgezeigt. Dazu mag das in den Jahren 2008 und 2009 vom Verfasser dieser Studie eingeleitete volksanwaltschaftliche Verfahren einen Betrag geleistet zu haben.

Der Verfasser dieser Studie hat Beschwerde bei der Volksanwaltschaft darüber geführt:

- Die Organe der (seinerzeitige) Unfalluntersuchungsstelle des Bundes, Fachbereich Schiene und der Ermittlungsbehörden führen unzulässigerweise gemeinsam Einvernahmen durch.
- Die Untersuchungsstelle stellt bereits vorläufige Untersuchungsberichte der zuständigen Staatsanwaltschaft zu und veröffentlicht diese, noch bevor die Beteiligten Möglichkeit zur Stellungnahme gehabt haben.
- Die Untersuchungsstelle berücksichtigt begründete Stellungnahmen von Beteiligten gesetzeswidriger Weise nicht.
- Die Untersuchungsstelle klärt Schuld- und Haftungsfragen in ihren Berichten bzw. meint diese richtig zu klären und Strafgerichte verwerten in Unkenntnis des § 15 Abs. 5 Unfalluntersuchungsgesetz (UUG) Untersuchungsberichte, obwohl im gerichtlichen Strafverfahren bei sonstiger Nichtigkeit Untersuchungsberichte nicht als Beweismittel zum Nachteil des Beschuldigten verwendet werden dürfen.
- Die Richtlinie über die Eisenbahnsicherheit sei insofern vertragswidrig umgesetzt worden, als gemäß § 15 Abs. 3 und 4 Z. 5 UUG der endgültige Unfalluntersuchungsbericht der zuständigen Staatsanwaltschaft zuzustellen ist, womit sich die Strafjustiz eigenständige gerichtliche Untersuchungen unter Wahrung der Beschuldigtenrechte ersparen könnte.
- Es mangle an einer Äquidistanz der Mitglieder der (früher so benannten) Unfalluntersuchungsanstalt Fachbereich Schiene zu den beteiligten Bediensteten in den großen österreichischen EBU und zum BMVIT, weshalb die Berichte im Wesentlichen auf menschliches Versagen des letzten Gliedes in der Kette reduziert werden, während das Verschulden auf Arbeitgeberseite im Sinne der Verbandsverantwortlichkeit nicht näher überprüft werden.

²⁶⁷ Siehe Anhang III – Abschlussbericht der Volksanwaltschaft 2009

Volksanwalt Dr. Peter Kostelka kam in seinem das volksanwaltschaftliche Verfahren abschließenden Schreiben vom 14.07.2009²⁶⁸ zu folgenden Schlüssen:

- Es stehe für die Volksanwaltschaft außer Frage, dass sowohl das Beschwerdevorbringen, als auch die Stellungnahmen des BMVIT von dem Gedanken getragen sind, dass die Tätigkeit der Unfalluntersuchungsstelle des Bundes höchsten Qualitätsstandards zu entsprechen habe und wenn möglich stetig noch weiter zu verbessern sei.
- Hinsichtlich des Beschwerdepunktes „Äquidistanz“ teile die Volksanwaltschaft zunächst die in den Beschwerdeausführungen enthaltene Auffassung, wonach die durchzuführenden Unfalluntersuchungen von einer Stelle durchzuführen seien, die von den Akteuren des Eisenbahnsektors unabhängig ist.

Allerdings seien die einschlägigen gemeinschaftsrechtlichen Vorgaben durch § 4 Abs. 3 UUG im innerstaatlichen Recht ausreichend umgesetzt, sei doch gemäß jener Gesetzesstelle der Leiter und seien auch die Mitarbeiter der Unfalluntersuchungsstelle im Rahmen ihrer Tätigkeit als Untersuchungsorgane an keine Weisungen von Organen außerhalb der Untersuchungsstelle gebunden. Daher gebe es auch keine Bedenken, selbst wenn Mitarbeiter der Unfalluntersuchungsstelle sich *„durchwegs aus früheren, höheren Dienstnehmern der ÖBB Gesellschaften rekrutieren, die nach einiger Zeit immer wieder zurück zum vormaligen Arbeitgeber wechseln“*.

Der Volksanwalt begründet diese Einschätzung mit zahlreichen VfGH-Erkenntnissen zur Unabhängigkeit von Kollegialbehörden mit richterlichem Einschlag und weisungsfrei gestellten Interessensvertretern bzw. öffentlich rechtlich Bediensteten.

Dennoch könne nicht ausgeschlossen werden, dass in konkreten Einzelfällen ausnahmsweise nicht doch besondere Gründe vorliegen könnten, welche trotz formaler Weisungsfreiheit Anlass dazu geben könnten, die Unabhängigkeit eines Untersuchungsorgans in Zweifel zu ziehen. Dies könnte dann der Fall sein, wenn ein Mitarbeiter in einem lediglich befristeten Dienstverhältnis zum Bund unter gleichzeitiger Karenzierung seitens der ÖBB als früherem Arbeitgeber beschäftigt wäre.

Die Volksanwaltschaft erachte es daher als zweckmäßig insbesondere bei der Ausgestaltung der dienstrechtlichen Verhältnisse der Mitarbeiter der Unfalluntersuchungsstelle dafür Sorge zu tragen, dass alles unterlassen werde, was auch nur den Anschein von Befangenheit erzeugen könnte.

Anmerkung: Vier Jahre nach Beendigung des volksanwaltschaftlichen Verfahrens ist das „mangelnde Äquidistanzproblem“ noch immer nicht zufriedenstellend gelöst. Nach wie vor sind die Untersuchungsorgane idR von den ÖBB karenziert bzw. an die SUB - Schiene verliehen; dies mit Zustimmung der Untersuchungsorgane. Der Grund liegt darin, dass die

²⁶⁸ Siehe das im Anhang III beiliegende Schreiben des Volksanwaltes Dr. Peter Kostelka vom 14.07.2009 an den Verfasser dieser Studie

hochqualifizierte Untersuchungstätigkeit relativ schlecht entlohnt ist. Eine höhere Besoldung brächte eine dauerhafte Entkopplung von den ÖBB mit sich und eine von den Akteuren des Eisenbahnsektors wirklich unabhängige SUB - Schiene.

- Zur Frage der richtlinienkonformen Ausgestaltung des UUG habe die Volksanwaltschaft keine Bedenken. Die vom Beschwerde führenden Rechtsanwalt angesprochenen, angeblichen vertragswidrig erfolgten Umsetzungen seien einer richtlinienkonformen Auslegung doch zugänglich.

Dies gelte umso mehr, als § 15 Abs. 5 UUG in vorbildlicher Klarheit ausdrücklich vorsehe, dass die Ergebnisse des Untersuchungsberichtes im gerichtlichen Strafverfahren bei sonstiger Nichtigkeit nicht als Beweismittel zum Nachteil des Beschuldigten verwertet werden dürfen.

Allerdings dürfe sich ein „Einvernehmen“ zwischen Untersuchungsstelle und Ermittlungsbehörden „*lediglich auf die Koordination der Untersuchungen*“ beziehen und sei dieses Einvernehmen restriktiv zu verstehen in Hinblick auf die Systematik des UUG.

Anmerkung: Das in Kapitel 3.8 dargestellte Vertragsverletzungsverfahren und die zusätzlichen vom Verfasser dieser Studie in den Kapiteln 3.1 bis 3.7 dargestellten Bedenken offenbaren doch, dass es berechnigte Zweifel an der vertragswidrigen Umsetzung des UUG gibt.

Zum Vorwurf, gemeinsame Ermittlungen der SUB - Schiene und der für Strafverfahren tätigen Ermittlungsbehörden seien unzulässig, nahm die Volksanwaltschaft keine Stellung. Solche gemeinsamen Ermittlungen bis hin zu einheitlichen Einvernahmen durch Organe der SUB - Schiene und Kriminalorgane verstoßen klar gegen den Geist des Kapitels V, Art 19 ff der Eisenbahnsicherheits-Richtlinie 2004/49/EG. Seit dem volksanwaltschaftlichen Verfahren sind dem Verfasser dieser Studie allerdings keine gemeinsamen Einvernahmeprotokolle mehr untergekommen.

- Hinsichtlich der Beschwerdebehauptung des Verstoßes gegen Veröffentlichungsvorschriften gab die Volksanwaltschaft dem Beschwerdeführer Recht. Die Übermittlung des vorläufigen Untersuchungsberichtes an die Staatsanwaltschaft sei gesetzeswidrig gewesen und habe die Unfalluntersuchungsstelle des Bundes auch bereits erklärt, im vorläufigen Untersuchungsbericht künftig einen deutlich sichtbaren Vermerk anzubringen, dass eine Weitergabe dieses Berichtes nicht empfangsberechtigten Personen nicht zulässig sei.

Jedenfalls sei es von allergrößter Bedeutung – so die Volksanwaltschaft – , dass der vorläufige Untersuchungsbericht nur jenen Personen oder Institutionen zur Stellungnahme zugesandt werde, wo das gesetzlich auch vorgesehen sei.

- Die Volksanwaltschaft gab dem Beschwerdeführer Recht, dass begründete Stellungnahmen hinkünftig vollinhaltlich dem endgültigen Untersuchungsbericht beizuschließen sind und zwar in anonymisierter Form.

Anmerkung: Das volksanwaltschaftliche Verfahren war ganz sicher nicht angenehm für die Mitarbeiter der zum damaligen Zeitpunkt frisch eingerichteten SUB - Schiene. Der Verfasser dieser Studie hofft, bereits damals verstanden worden zu sein, dass die geäußerte Kritik ein wohlmeinender Beitrag war, um der nationalen Untersuchungsstelle ein entsprechendes Selbstbewusstsein (Unabhängigkeit vom BMVIT, BMJ und den ÖBB), mehr unabhängiges Personal und bessere Besoldung seiner Untersuchungsorgane zu verschaffen. Nur so erhält die SUB - Schiene die Bedeutung, die ihr aufgrund der Eisenbahnsicherheits-RL zukommt.

8.4 Das Verkehrs-Arbeitsinspektorat

Das Verkehrs-Arbeitsinspektorat ist die ausgewiesene Spezialbehörde im Eisenbahnwesen; dies bezogen auf den Arbeitnehmerschutz. Im Gegensatz zur SUB-Schiene hat das VAI zudem den Vorteil, wirklich unabhängig einerseits von den EBU zu agieren und andererseits auch unabhängig von den Interessen der Republik Österreich als größte Eigentümerin von diversen EBU.

Zumal das VAI seit 2012 auch nicht mehr eingegliedert ist in das BMVIT, sondern in das BMASK, ergibt sich eine entsprechend große Distanz zu den Eigentümerinteressen des ÖBB-Konzerns, die vom jeweils zuständigen Bundesminister für Verkehr Innovation und Technologie wahrgenommen werden.

Zwar ist das Verkehrs-Arbeitsinspektionsgesetz 2012 ersatzlos aufgehoben worden; dies zeitgleich mit der Unterstellung des VAI unter das BMASK und übt das VAI seine Tätigkeit nun aufgrund der Bestimmungen des Arbeitsinspektionsgesetzes aus. Dies hat aber – soweit für den Verfasser dieser Studie erblickbar – keine negativen Auswirkungen auf die Ermittlungsqualität des VAI zur Folge gehabt. Die Qualität gilt es zu erhalten.

Durch die Teamarbeit von Ermittlern, Technikern und Juristen – noch dazu offensichtlich nicht so stark personell ausgedünnt wie die SUB-Schiene oder durchaus auch die Eisenbahnsicherheitsbehörde selbst – ist das VAI der einzige Gegenpol zu den in Österreich tätigen EBU – dies bezogen auf die auf Arbeitnehmer bezogenen Sicherheitsfragen.

Auf das schon in den Kapiteln 6.5.3.2 und 6.5.13 zitierte Schreiben des VAI vom 31.05.2013, dieser Studie als Anhang IV beigelegt, wird hier nochmals verwiesen.

8.5 Die Eisenbahnunternehmen

Einen Überblick insbesondere über die Marktteilnehmer im österreichischem Eisenbahnwesen und die Marktentwicklung sowohl im Personen- als auch im Güterverkehr gibt der jährliche Tätigkeitsbericht der Schienen-Control GmbH.²⁶⁹ Gemäß dem Tätigkeitsbericht 2012 iVm em

²⁶⁹ <http://www.schienencontrol.gv.at/>

Tätigkeitsbericht 2011 gab es zum 31.12.2011 47 EBU, hievon sind 21 EVU, 8 EIU und 13 integrierte EBU.

Die österreichischen EBU sind in Bezug auf Humankapital sowohl was die Qualität als auch die Quantität betrifft, grundsätzlich gut aufgestellt. Insbesondere der ÖBB-Konzern kann sich in Bezug auf Qualität und Eisenbahnsicherheit durchaus im Spitzenfeld der europäischen Staatsbahnen behaupten. Technische, organisatorische und personelle Lücken - manche durchaus bereits vor einem Unfall erkannt, aber nicht abgestellt - bestehen dennoch immer wieder, wie die Unfallsstatistiken offenbaren.

Der Kostendruck, der nicht nur von Eigentümern vorgegeben, sondern auch vom Management aufgrund von Businessplänen und auch Bonifikationsanreizen gerne erfüllt wird, beinhaltet einen sukzessiven Abbau der Sicherheit in sich.

Die Compliance-Systeme und die Sicherheitsmanagementsysteme sind kritisch zu hinterfragen dahingehend, ob und wo lediglich „window-dressing“²⁷⁰ vorliegt.

Manche große EBU leisten sich den Luxus „eigener Unfalluntersuchungsstellen“, die nach den Beobachtungen des Verfassers dieser Studie allerdings eher „Anti-VbVG-Stellen“ sind und nicht gewährleisten, wirklich objektive Untersuchungsberichte zu liefern.

Besonderes Augenmerk ist bei allen EBU der Schnittstellenproblematik zu widmen und auch inwiefern unzulässigerweise versucht wird, Entscheidungsträgerverantwortlichkeit innerhalb des eigenen Unternehmens zu zerstreuen und außerhalb desselben abzuladen (über Konsulenten, Unternehmensberater, Sublieferanten etc).

Obwohl die Verbandsverantwortlichkeit im Eisenbahnwesen bisher zahnlos war, ist zu beobachten, dass aufgrund der doch zunehmenden VbVG-Ermittlungsverfahren seitens der EBU danach getrachtet wird, die VbVG-Verantwortung durch Zersplitterung und Auslagerung zu unterlaufen.

8.6 Die vida (Eisenbahnergewerkschaft)

Die Eisenbahnsicherheit war schon jeher wichtiger Teil der Gewerkschaftsarbeit, weil bei Eisenbahnunfällen in erster Linie Eisenbahnbedienstete in ihrer körperlichen Integrität geschädigt werden.

Die zuständige Teilgewerkschaft vida hat einen außerordentlich hohen Durchdringungsgrad im Verhältnis zwischen Eisenbahnbediensteten und Gewerkschaftsmitgliedern. Dies lässt sich historisch sowohl auf das arbeitsteilige Zusammenwirken im Eisenbahnwesen als auch auf die

²⁷⁰ „window dressing“ steht zwar ursprünglich wertneutral für *Schaufensterdekoration*, jedoch hat es auch dort eine negative Konnotation in dem Sinne, dass etwas besser erscheinen soll, als es in der Realität ist, durchaus mit einer unredlichen, betrügerischen Absicht (Concise Oxford English Dictionary, 2002, Oxford University Press, New York)

hierarchische Gliederung zurückführen und das hierdurch entstandene Kameradschaftsdenken, welches im Gewerkschaftsbereich als Solidarität gelebt und empfunden wird.

Eine wesentliche Beschleunigung im Denken und Handeln für größere Eisenbahnsicherheit hat die vida durch den gegenwärtigen vida-Vorsitzenden Sektion Verkehr und den gegenwärtigen ÖBB-Konzernbetriebsratsvorsitzenden erfahren. Sie haben rund um sich ein kleines Team von Spezialisten aufgebaut, die sich mit dem Erkennen, der Analyse und dem Abstellen von „Systemfehlern“ beschäftigen und auch an der Unfallsbe- und -aufarbeitung teilnehmen.

Über das vida-Netzwerk können auch Kontakte zu Spezialisten, Insidern und sachverständigen Zeugen hergestellt werden.

8.7 Die eisenbahntechnischen Sachverständigen

Das Eisenbahnwesen ist ein „separierter Fachkosmos“, der außenstehenden, aber durchaus an der Sache interessierten Praxisanwendern wie Staatsanwälten, Richtern und Rechtsanwälten schwer ermessbar und nicht übersehbar erscheint; sowohl im Gesamten als auch im Speziellen.

Dies gilt auch für den Verfasser dieser Studie, der 1989 noch als Rechtsanwaltsanwärter erste Erfahrungen als Verteidiger in Eisenbahnunfällen gewinnen konnte. Meinte der Verfasser dieser Studie noch vor 15 Jahren bereits Experte in diesem Bereich zu sein, kann er heute angesichts der Vielzahl von gewonnenen Erfahrungen in diesem Spezialbereich nur bescheiden Sokrates zitieren „*Ich weiß, dass ich nichts weiß*“, was aber auch immerhin bereits einen bescheidenen Wissensvorsprung gegenüber anderen Rechtsanwendern darstellt.

In strafrechtlichen Eisenbahnverfahren, seien es nun Strafverfahren gegen Eisenbahnbedienstete oder Strafverfahren gegen Eisenbahnverbände, ist die Bestellung von geeigneten eisenbahntechnischen Sachverständigen (SV) ganz besonders wichtig, um Staatsanwälten, Richtern und Verteidigern zu helfen, sich im Verfahren rechtsrichtig zu bewegen.

Soweit ersichtlich ist in Verbandsverfahren gegen EBU erst drei Mal ein SV bestellt worden und zwar zu dem auch in der Evaluierungsstudie „Generalpräventive Wirksamkeit, Praxis und Anwendungsprobleme des Verbandsverantwortlichkeitsgesetzes (VbVG)“ erwähnten Eisenbahnunfall „offener Schranken“²⁷¹ und jüngst in den Eisenbahnunfällen „Auffahrunfall“²⁷² und „entgleister Zweiwegebagger“²⁷³.

Interessanterweise bestellte die Staatsanwaltschaft zur Beurteilung allfälliger Organisationsmängel im Fall „offener Schranken“ nicht einen eisenbahntechnischen SV sondern einen

²⁷¹ Fuchs/Kreisl/Pilgam/Stangl, 94 ff, siehe auch Kapitel 7.4

²⁷² Siehe Kapitel 7.11

²⁷³ Siehe Kapitel 7.12

Wirtschaftstreuhand, der Buchsachverständiger ist, sich aber auch hinsichtlich Sicherheits- und Risikomanagement in die SV-Liste hat eintragen lassen. Der Verfasser dieser Studie, der den Fahrdienstleiter in jenem Strafverfahren verteidigt hat, konzediert, dass jener SV nicht weniger Sachverstand mitgebracht hat als die herkömmlichen eisenbahntechnischen SV.

Hinsichtlich der in der Sachverständigenliste der Justiz²⁷⁴ eingetragenen **35 Sachverständigen unter dem Stichwort „Eisenbahn“** ist nämlich Folgendes zu beachten:

- Die Justiz hat nach wie vor nicht nachvollzogen, dass seit der EisbG Novelle 2003 und dem gleichzeitigen Inkrafttreten des SeilbahnG 2003 Seilbahnen keine Eisenbahnen mehr sind. Nach wie vor existiert aber das einheitliche Fachgebiet „Eisenbahn, Seilbahn, Unfallanalyse“.
Gleich 15 SV sind daher keine eisenbahntechnischen SV. Sie sind zwar in der Masse zugelassen für „Verkehr, Fahrzeugtechnik, Eisenbahn, Seilbahn, Unfallanalyse“ aber nur für Seilbahnen zuständig.
- Von den verbleibenden 20 Personen scheiden vier weitere SV aus:
ein SV ist nur für schweißtechnische und metallurgische Probleme an Schienen und Weichenwerkstoffen, Belangen eines lückenlos verschweißten Gleises und Oberbauschweißtechnologie zugelassen,
ein SV nur für U-Bahn-Verkehrsplanung oder U-Bahn-Bau,
ein SV nur für Gefahrgutbeförderung auf der Schiene und
ein SV nur für Schadensfeststellungen im Cargobereich (für Zivilverfahren allenfalls geeignet zur Schadensfeststellung).
- Von den verbleibenden 16 eisenbahntechnischen SV sind drei SV älter als 70 Jahre, (sie werden wegen des Mangels an qualifizierten eisenbahntechnischen SV aber dennoch nach wie vor mit Sachverständigenaufgaben betraut; bis vor kurzem waren es noch vier SV, der vierte SV- bis zum Ableben im Rübentransporter- und im Zweiwegebaggerunfall beschäftigt - ist im Juli 2013 verstorben).
- Von den verbleibenden 13 eisenbahntechnischen SV ist
ein SV nur für elektronische und elektromechanische Einrichtungen an Schienenfahrzeugen inklusive Zugsicherungseinrichtungen zugelassen,
ein SV für das Eisenbahnsicherungswesen und zwar nur für die Sicherung schienengleicher Eisenbahnkreuzungen.
- Es verbleiben somit für „herkömmliche“ Eisenbahnunfälle nur elf eisenbahntechnische SV. Hinsichtlich vier von ihnen ist dem Verfasser dieser Studie bekannt, dass sie Eisenbahnbedienstete des ÖBB-Konzerns bzw. vom ÖBB-Konzern verliehen sind und

²⁷⁴ Siehe www.sdgliste.justiz.gv.at

daher aufgrund Befangenheit für die Masse der österreichischen Eisenbahnunfälle nicht herangezogen werden können.

Vier eisenbahntechnische SV sind zumindest gegenüber dem Verfasser dieser Studie in seiner immerhin 24-jährigen, einschlägigen Arbeit noch nie in Erscheinung getreten.

Selbstverständlich steht es frei, ausländische eisenbahntechnische Sachverständige - in erster Linie wohl deutschsprachige Experten - auch in österreichischen Gerichtsverfahren zu verwenden.

9 VORSCHLÄGE FÜR EIN EFFEKTIVERES VERBANDSVERANTWORTLICHKEITSRECHT IM EISENBAHNWESEN

9.1 Änderungen auf der Ebene der Strafjustiz

9.1.1 Schulung und Spezialisierung von Staatsanwälten

Da es keine speziellen „Eisenbahn-Staatsanwälte“ gibt, hat ein Staatsanwalt – wenn überhaupt in seinem Berufsleben – statistisch – ein- bis bestenfalls zweimal nach einem Eisenbahnunfall ein Ermittlungsverfahren zu führen. Es zahlt sich somit bei der bisherigen Geschäftsverteilungspraxis aus arbeitsökonomischen Überlegungen kaum aus, sämtliche Staatsanwälte auf die Besonderheit von Eisenbahnunfällen zu schulen. Hat aber im Anlassfall ein Staatsanwalt Ermittlungen aufzunehmen, kommt eine entsprechende Schulung bereits zu spät.

Es wäre daher wünschenswert, wenn zumindest pro OLG-Sprengel die Geschäftsverteilung so geändert wird, dass ein bis zwei Staatsanwälte für Eisenbahnunfälle zuständig sind; dies selbstverständlich zusätzlich zu den sonstigen Aufgaben.

Jedenfalls wären Workshops für solche Staatsanwälte, aber auch interessierte Richter-Workshops zur Vermittlung von notwendigem „Eisenbahnwissen“ erforderlich.

9.1.2 Pflege des Sachverständigenpools

Die Sachverständigenliste für das Fachgebiet „Eisenbahn“ in den einzelnen landesgerichtlichen Sprengeln ist an die in Kapitel 8.7 dargestellten gesetzlichen Gegebenheiten anzupassen.

Sinnvoll wäre es, wenn auch den eisenbahntechnischen Sachverständigen die Gelegenheit gegeben wird, sich gemeinsam mit den Staatsanwälten und Richtern über die Besonderheit der Verbandsverantwortlichkeit im Eisenbahnwesen fortzubilden.

Über „Anreizprogramme“ für geeigneten Sachverständigennachwuchs wäre nachzudenken, wobei es vielleicht schon genügen könnte, dass das BMJ Vortragende, aber auch Studierende des Studiums Eisenbahninfrastrukturtechnik der Fachhochschule St. Pölten, des Instituts für Verkehrswissenschaften der TU-Wien, des Instituts für Eisenbahnwesen und Verkehrswirtschaft der

TU-Graz anregt, sich als gerichtlich beeidete Sachverständige auf dem Fachgebiet Eisenbahn zu qualifizieren.

Die Mehrzahl der Studierenden des Bachelor-Studienganges und insbesondere des Master-Studienganges „Eisenbahn-Infrastrukturtechnik“ ist bereits langjährig einschlägig im Eisenbahnwesen tätig.

9.1.3 Tatsächliche Einbeziehung des VAI und der Eisenbahnsicherheitsbehörde in die VbVG-Verfahren im Rahmen der derzeitigen gesetzlichen Vorgaben

Es wäre ein Fortschritt, würden die Anklagebehörden im Rahmen im Rahmen ihrer gemäß § 26 VbVG zugewiesenen Verpflichtung das VAI (im Fall der Verletzung oder auch Tötung von Arbeitnehmern) und die Eisenbahnsicherheitsbehörde von der Einleitung eines Ermittlungsverfahrens und dessen Beendigung tatsächlich verständigen.

Darüber hinaus würde es eine enorme Steigerung der Qualität jedes Ermittlungsverfahrens bewirken, wenn die Anklagebehörden von sich aus den Rat von VAI und Eisenbahnsicherheitsbehörde einholen zur Klärung, ob (Mit-)Ursache für den Eisenbahnunfall wesentliche Unterlassungen technischer, organisatorischer oder personeller Art sein könnten; ob also Verbandspflichten durch Entscheidungsträger verletzt worden sind oder nicht. Eine aktive Zusammenarbeit mit diesen beiden Behörden ist nicht nur kostenlos, sondern auch sinnvoll zur Erforschung der materiellen Wahrheit.

Interessant ist, dass das BMJ einen Erlass über die Anwendung des Unfalluntersuchungsgesetzes herausgibt²⁷⁵, der nicht nur Unfallsaufnahmen von Ermittlungsbehörden und Organen der SUB-Schiene koordiniert, sondern ua durchaus entgegen den Grundsätzen der Eisenbahnsicherheitsrichtlinie eine problematische Konnexität zwischen den Ermittlungsergebnissen der SUB-Schiene und der Strafjustiz herstellt.

Dort aber, wo eine Zusammenarbeit mit den Spezialbehörden des Eisenbahnwesens (VAI, Eisenbahnsicherheitsbehörde) rechtsstaatlich nicht problematisch ist, schöpft die Strafjustiz den gesetzlichen Rahmen nicht aus. Evident ist anhand des § 26 VbVG und der Gesetzesmaterialien, dass der VbVG-Gesetzgeber eine enge Zusammenarbeit zwischen Strafjustiz und den know-how liefernden Spezialbehörden wünscht.

Ermittlungsergebnisse und Sachverhaltsdarstellungen des VAI aber idR sogar zu ignorieren, Stellungnahmen unbearbeitet abzulegen und unbeantwortet zu lassen, stellen regelmäßig - ganz abgesehen von Benehmensverletzungen - auch Gesetzesverletzungen dar. Manche Anklagebehörden erfassen offenbar nicht, dass solche Eingaben des VAI idR nichts anderes als Strafanzeigen gegen EBU sind, die StPO-konform zu behandeln sind.

²⁷⁵ Siehe Kapitel 3.7 und Anhang V

9.1.4 Gesetzliche Verankerung des VAI als Organpartei

Um nicht den Umfang der Mitarbeit der beiden Spezialbehörden (VAI, Eisenbahnsicherheitsbehörde) von der Kenntnis und dem Engagement des einzelnen Staatsanwaltes abhängig zu machen, wäre es wünschenswert, dem VAI die Stellung einer Organpartei einzuräumen, wie dies in den §§ 11 und 12 Arbeitsinspektionsgesetz für Verwaltungsstrafverfahren bereits jetzt gesetzlich vorgesehen ist. In Österreich sind Organparteien nicht nur in Verwaltungsverfahren tätig. Beispielsweise genießt auch die Bundeswettbewerbsbehörde in kartellgerichtlichen Verfahren die gesetzliche Stellung einer Organpartei.

Im Verwaltungsstrafverfahren ist bei Übertretung von Arbeitnehmerschutzvorschriften das zuständige Arbeitsinspektorat Partei. Gelangt die Verwaltungsstrafbehörde im Verfahren zu der Ansicht, dass das Strafverfahren einzustellen oder eine niedrigere Strafe zu verhängen ist als vom Arbeitsinspektorat beantragt, so hat sie vor Erlassung des Bescheides oder einer Strafverfügung dem Arbeitsinspektorat Gelegenheit zur Stellungnahme zu geben. Dem Arbeitsinspektorat steht auch das Recht der Berufung zu. Gemäß § 12 Abs. 2 Arbeitsinspektionsgesetz ist das Arbeitsinspektorat zu mündlichen Verhandlungen zu laden und sind ihm die zur Beurteilung der Sachlage notwendigen Unterlagen mindestens zwei Wochen vor dem Verhandlungstag zu übersenden.

Im Rahmen einer Gesetzesnovelle könnten dem VAI ähnliche Rechte (mit Ausnahme des Berufungsrechtes) auch für gerichtliche Strafverfahren eingeräumt werden.

9.1.5 Abschaffung der Deckelung der Tagessatzhöhe

Gemäß § 4 Abs 4 VbVG ist der Tagessatz mit einem Betrag festzusetzen, der dem 360. Teil des Jahresertrages entspricht oder diesen um höchstens ein Drittel über- oder untersteigt, höchstens jedoch mit EUR 10.000,00.

Auch wenn noch kein einziger Verband in Österreich von einem Gericht rechtskräftig zu einer Geldbuße verurteilt worden ist, empfiehlt sich aus Abschreckungsgründen die Abschaffung der Tagessatzdeckelung.

Zeder²⁷⁶ bezweifelt zu Recht, ob angesichts dieser Deckelung die Sanktionsdrohung für sich genommen auf große und wirtschaftlich starke Wirtschaftsunternehmen hinreichend abschreckende Wirkung hat.

²⁷⁶ Zeder, Das österreichische Unternehmensstrafrecht (VbVG) - Konzept und erste Erfahrungen, AnwBl 2013, 415 (417)

9.2 Änderungen auf der Ebene der Verwaltung

9.2.1 Aufstockung der SUB-Schiene

Die SUB-Schiene ist personell aufzustocken und strukturell als wirklich unabhängige Untersuchungsstelle, unabhängig von BMVIT und BMJ einzurichten. Nur unter diesen Voraussetzungen kann die SUB-Schiene ihrem Auftrag nachkommen, schwere Unfälle innerhalb der vorgegebenen Frist von zwölf Monaten abschließend auf die den jeweiligen Unfall auslösenden Systemfehler zu analysieren und konkrete Empfehlungsvorschläge zur Vermeidung von Unfällen derselben oder ähnlichen Art erstatten.

9.2.2 Sanierung der vertragswidrig umgesetzten Teile des UUG

Auf gesetzlicher Ebene wären die in Kapitel 3 dargestellten EU-vertragswidrigen Ausgestaltungen im UUG zu beheben.

9.2.3 Aufstockung der Eisenbahnsicherheitsbehörde zum Zwecke der Eisenbahnaufsicht

Die Eisenbahnsicherheitsbehörde hat eine Reihe von Aufgaben wahrzunehmen. Die Personaldecke dürfte aber wie bei der SUB-Schiene zu gering sein, um die an sie gerichteten gesetzlichen Aufträge und Erwartungen zu erfüllen. Alleine die in dieser Studie dargestellte Problematik bei den Jahresberichten zeigt die Überforderung der Eisenbahnsicherheitsbehörde.

Diese Überforderung dürfte im operativen Bereich insbesondere im Bereich der Prüfung der Zuverlässigkeit von EBU noch um vieles höher sein. Diesbezüglich ist die Eisenbahnsicherheitsbehörde auch Eisenbahnaufsichtsbehörde, also „Eisenbahnpolizei“, hat aber faktisch keine Beamten, die aufgrund ihrer Personalstärke bei den EBU den Eindruck vermitteln, dass jederzeit entsprechende Kontrollen stattfinden könnten.

Soweit dem Verfasser dieser Studie bekannt, wird beispielsweise die praktische Umsetzung der Sicherheitsmanagementsysteme nicht überprüft.

Der Verfasser dieser Studie konnte zu keinem der unter Punkt 7 dargestellten Praxisfälle beobachten, dass die Eisenbahnsicherheitsbehörde nach dem jeweiligen Unfall, also während der Strafverfahrens oder danach in irgendeiner Form der Aufsicht oder Abstellung der Sicherheitsmängel oder gar Ahndung tätig geworden wäre.

Zum „Rübentransporterunfall“²⁷⁷, dem nach Ansicht des Verfassers dieser Studie ein technisches Gebrechen infolge eines unzureichenden Wartungssystems, damit eines Teils des Sicherheitsmanagementsystems zugrunde lag, gab es im Frühjahr 2013 sogar Korrespondenz

²⁷⁷ Siehe Kapitel 7.10

zwischen ihm und der Eisenbahnsicherheitsbehörde. Die Eisenbahnsicherheitsbehörde hat aber offenbar auch in diesem Fall keine Ermittlungen eingeleitet.

Dieser Untätigkeit mit dem allfälligen Hinweis auf § 39c EisbG zu begegnen, der normiert, dass Sicherheitsmanagementsysteme ohnedies von Akkreditierungsstellen im Abstand von fünf Jahren zu zertifizieren sind und daher behördliche Überprüfungen nicht angezeigt sind, wäre nicht nachvollziehbar. Die Überprüfungspflicht der Eisenbahnsicherheitsbehörde ergibt sich aus Art 16 Abs 2 lit e der Eisenbahnsicherheits-RL, die gemeinsam mit den sonstigen Aufgaben der Sicherheitsbehörden nicht übertragbar sind.

Die Stellung und das Standing solcher Zertifizierer gegenüber ihren Auftraggebern ist im übrigen lediglich mit unabhängigen Wirtschaftsprüfern zu vergleichen, die die jährlichen Pflichtprüfungen bei großen Unternehmen durchzuführen haben - und auch dort ist aufgrund einer Reihe von höchstgerichtlich entschiedenen Haftpflichtprozessen bekannt, dass manch eine Jahresabschlussprüfung absichtlich (zur Erhaltung der Auftragssituation) oder fahrlässig geschönt war.

So kann der Verfasser dieser Studie auch berichten, dass es einem EBU in einem VbVG-Verfahren durch Intervention bei der Anklagebehörde gelungen ist, einen ihrer ständigen Zertifizierer (was die Anklagebehörde nicht wusste und ihr verschwiegen worden war) zum Sachverständigen bestellen zu lassen. Dieser Sachverständige kam zum gutachtlichen Ergebnis, dass dem EBU keine VbVG-relevanten Mängel vorzuwerfen seien. Die SUB-Schiene listete in ihrem Endbericht aber gleich sechs schwere Systemfehler auf.

9.2.4 Schaffung eines Eisenbahn-Bundesamtes

Es ist zu diskutieren, ob auf der Ebene der Bezirksverwaltungsbehörden Eisenbahnbehörden eingerichtet sein müssen oder ob es nicht genügt, die bisherigen Kompetenzen der Bezirksverwaltungsbehörden auf die Ebene des Landeshauptmannes im Rahmen der mittelbaren Bundesverwaltung zu verlagern. Dies bedürfte einer Novelle des § 12 EisbG. Tatsächlich fühlen sich die Bezirksverwaltungsbehörden in Eisenbahnangelegenheiten überfordert.

Bestes Beispiel sind die beiden Bundesländer mit der größten Anschlussbahndichte Österreichs. In Niederösterreich erledigen drei Bezirksverwaltungsbehörden alle Anschlussbahnangelegenheiten. In Oberösterreich hat das Amt der Landesregierung funktionell alle Anschlussbahnangelegenheiten übernommen.

Darüberhinaus erscheint es überhaupt zweckmäßig, nicht nur die in § 12 Abs 1 EisbG geregelten Kompetenzen der Bezirksverwaltungsbehörden auf den Landeshauptmann zu übertragen, sondern die gesamte mittelbare Bundesverwaltung der § 12 Abs 1 und 2 EisbG abzuschaffen. Es bedarf auch auf Verwaltungsebene dringend einer Kompetenzbündelung als Maßnahme zur dringend notwendigen Spezialisierung der Beamten.

Die Bundesrepublik Deutschland hat diese Schritte bereits 1994 vollzogen. Das dortige Eisenbahn-Bundesamt ist die Genehmigungs- und Aufsichtsbehörde für die Eisenbahnen des Bundes und die EVU mit Sitz im Ausland für das Gebiet der Bundesrepublik Deutschland. Gleichzeitig ist das Eisenbahn-Bundesamt auch die nationale Sicherheitsbehörde. Das Eisenbahn-Bundesamt überwacht darüber hinaus die Nichtbundeseigenen Eisenbahnen, die einer Sicherheitsbescheinigung oder einer Sicherheitsgenehmigung bedürfen.

Das Eisenbahn-Bundesamt ist eine selbstständige deutsche Bundesoberbehörde im Bereich der Bundesverkehrsverwaltung und unterliegt der Aufsicht und den Weisungen des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung.

Nichtbundeseigene öffentliche Eisenbahnen und nichtöffentlich betriebene Bahnen unterliegen der Aufsicht der Bundesländer. Diese haben aber die Möglichkeit, die Aufsicht zur Gänze an das Eisenbahn-Bundesamt zu übertragen. Bisher haben 11 Bundesländer, mit Ausnahme von Hessen, Niedersachsen, Berlin, Bremen und Hamburg dies so geregelt.²⁷⁸

Die Schaffung eines Eisenbahn-Bundesamtes für sämtliche in der Republik Österreich tätigen EBU mit der Zentralstelle in Wien, uU mit einer Außenstelle im Raum Tirol/Vorarlberg und einer weiteren im Raum Steiermark/Kärnten, ähnlich dem deutschen Vorbild, wäre ein gelungener Beitrag zum Dauerthema „Verwaltungsreform“.

Ein solches Eisenbahn-Bundesamt käme billiger in der Erhaltung als die Beibehaltung der derzeit mehr als 130 Eisenbahnbehörden und kann aufgrund der Spezialisierung seiner Bediensteten ein echtes Kompetenzzentrum auf dem Gebiet der Vollziehung des Eisenbahnrechtes sein.

Es gäbe nach der Implementierung des Eisenbahn-Bundesamtes nur noch zwei Eisenbahnbehörden, nämlich das Eisenbahn-Bundesamt und die derzeitige Oberste Eisenbahnbaubehörde.

Die Verwaltungsverfahren wären zweigliedrig. In zweiter Instanz entscheidet das Bundesverwaltungsgericht. Der weitere Rechtszug an die Gerichtshöfe des öffentlichen Rechts bleibt gewahrt.

9.2.5 Verbandsverantwortlichkeitsverfahren auch auf Verwaltungsstrafebene

Grundsätzlich zu überdenken ist auch die bisherige Praxis der Verwaltungsstrafverfahren im Eisenbahnwesen. Diese Verwaltungsstrafverfahren werden aufgrund der Sachkundigkeit der beteiligten Eisenbahnbehörde(n) und des VAI idR mit größerem Aufwand (und dementsprechender Akribie) betrieben als die VbVG-Ermittlungsverfahren gegen Eisenbahnverbände.

²⁷⁸ Siehe hierzu Homepage des Eisenbahn-Bundesamtes und wikipedia

Da aber in den Verwaltungsstrafverfahren nicht der Eisenbahnverband belangt werden kann, sondern nur die verwaltungsstrafrechtlich namhaft gemachte natürliche Person (der verantwortliche Beauftragte des § 9 VStG bzw auch die verantwortlichen Beauftragten gemäß ASchG), wirken aus der „Portokasse“ des Eisenbahnverbandes dem Beauftragten refundierte Geldstrafen weder spezial- noch generalpräventiv.

In der Bundesrepublik Deutschland ist die Verbandsverantwortlichkeit nicht nur für gerichtlich strafbare Handlungen gesetzlich vorgesehen, sondern gemäß § 130 des Gesetzes über Ordnungswidrigkeiten generell für sämtliche Zuwiderhandlungen gegen Verbandspflichten, die durch gehörige Aufsicht verhindert oder wesentlich erschwert worden wären. Eine Ordnungswidrigkeit kann gegen einen Verband mit einer Geldbuße bis zu EUR 1.000.000,00 geahndet werden.

Eine solche(s) Gesetz(esnovelle) unter Anlehnung an das deutsche Vorbild wäre deshalb wichtig, weil strafgerichtlich zu ahndende Eisenbahnunfälle nur die Spitze des Eisberges von Systemfehlern darstellen.

Rechtsdogmatische Gründe gegen eine solche gesetzliche Änderung liegen nicht vor. So ist doch mit dem Abgabenänderungsgesetz 2005 zeitgleich mit dem Inkrafttreten des VbVG die Verbandsverantwortlichkeit auch in Finanzstrafverfahren implementiert worden, die auf Verwaltungsebene abgehandelt werden (siehe §§ 1 und 28a Finanzstrafgesetz).

Solange nicht der sprichwörtlich letzte Tropfen in Form des menschlichen Fehlers eines Eisenbahnbediensteten dazukommt, führt das bereits randvoll mit Systemfehlern angefüllte Fass nicht zum Unfall. Nur der letzte Tropfen (idR der „Faktor Mensch“ iS des ASchG) bringt das Fass zum Überlaufen und der Unfall ereignet sich. Gäbe es Verbandsverfahren auch auf Verwaltungsstrafebene, würden die Eisenbahnverbände mit einem Schlag ihr Problembewusstsein in Hinblick auf Systemfehler radikal schärfen.

Dies hätte eine Risikomanagementoffensive und ein wirklich mit Leben erfülltes Sicherheitsmanagementsystem abseits jeglichem „window-dressing“ zur Folge.

10 FAZIT

Das Verbandsverantwortlichkeitsgesetz (VbVG) ist seit 01.01.2006 in Kraft. Die Anzahl der schweren Eisenbahnunfälle, insbesondere die Anzahl der Toten und Verletzten hat sich aber seitdem nicht reduziert. Im Gegenteil, Unfälle, resultierend aus „Systemfehlern“ nehmen zu.

Das VbVG wirkt im Eisenbahnsektor nicht präventiv. Die Erwartungen in der seinerzeitigen Regierungsvorlage haben sich nicht erfüllt und zwar weil das VbVG nicht bzw. bestenfalls kaum vollzogen wird. Der Gesetzgeber erwartete von den Verbänden, dass sie aktiv Maßnahmen ergreifen, um der Begehung von Taten entgegenzuwirken, über die sie verantwortlich gemacht werden könnten. Die bisherige Praxis zeigte den Eisenbahnunternehmen (EBU) aber, dass Entscheidungsträgerfehler nicht sanktioniert werden.

Die Strategie der EBU, dass Ursache jedes einzelnen Unfalles nur menschliches Versagen eines einzelnen oder mehrerer „kleiner“ Eisenbahnbediensteten sei, ist bisher erfolgreich gewesen, ist doch bisher erst ein einziges EBU - und dieses auch nur im Wege der Diversion - zu einer Geldbuße verhalten worden.

Der Horizont ist zu erweitern, dass der Begriff „menschliches Versagen“ nicht nur für den unmittelbar beim Betrieb einer Eisenbahn tätigen Betriebsbediensteten zutrifft. Im übrigen ist ein auf die unmittelbare Tätergruppe zugeschnittener Begriff nichts anderes als eine Vorverurteilung des Betriebsbediensteten ohne Berücksichtigung der Faktoren unzureichende Technik²⁷⁹, unzureichende Organisation und unzureichende personelle Maßnahmen. Diese drei Ursachengruppen lassen sich wieder auf menschliche Fehler auf höherer Unternehmensebene zurückführen.

Es bedarf einer neuen Sichtweise, dass menschliche Fehler Symptome von tiefer liegenden Fehlern im System sind und es bedarf auch der Erkenntnis, dass Organisationen ohne Anstoß von außen selten das Lernpotential erkennen, das in Fehlern steckt.²⁸⁰

Das Eisenbahnwesen wird in einer **industrialisierten, arbeitsteiligen Verkehrsform** ausgeübt und ist somit eine ganz andere Verkehrsform als der individuelle Straßenverkehr.

²⁷⁹ Siehe wikipedia „Menschlicher Fehler“ samt Literaturnachweisen

²⁸⁰ Siehe wikipedia „Menschlicher Fehler“ und *Weißbach / Florian / Illigen*, Technikrisiken als Kulturdefizite, 43

Ein EBU bedarf zu seinem sicheren Betrieb wesentlicher technischer, organisatorischer und personeller Maßnahmen und darf gemäß eisenbahnrechtlicher Vorschriften (EisbG) seinen Betrieb nur aufnehmen, wenn es als sicher gilt. Es hat seinen Betrieb unverzüglich einzustellen, wenn es nicht mehr sicher betrieben werden kann. Für den zulässigen Betrieb müssen daher in dokumentierter Form alle Risiken kontrollierbar sein, die mit den Tätigkeiten eines EBU, einschließlich Instandhaltungsarbeiten, der Materialbeschaffung und der Vergabe von Dienstleistungsaufträgen verbunden sind. Die sich aus Tätigkeiten anderer Beteiligter ergebenden Risiken sind angemessen zu berücksichtigen.

Gemäß ArbeitnehmerInnenschutzrecht (ASchG) haben Arbeitgeber außerdem die gesetzliche Organisationsverpflichtung den gesamten Bereich, in dem Arbeitnehmer beschäftigt sind, sicher zu gestalten, insbesondere alle Arbeitsvorgänge sicher festzulegen und hierbei den „Fehlerfaktor Mensch“ so zu berücksichtigen, dass menschliche Fehler aufgefangen werden und sich kein Unfall ereignet.

Verbandspflichtverletzungen ergeben sich somit aus allgemeinen und besonderen Schutzgesetzen (hier insbesondere EisbG, ASchG), Verordnungen (hier insbesondere EisbVO, EisbBBV, EisbAV, AVO Verkehr, TFVO, EisbEPV), Bescheiden, (Trassen)Verträgen sowie auch Normen und Vorschriften weitestgehender Art, insbesondere auch jener, die sich die EBU aufgrund hoheitlicher Vorgaben selber zu geben haben.

Die Wahrnehmung, Ausübung und Kontrolle von Verbandspflichten stellen **keine disponiblen Aufgaben** dar, die wirksam von der Entscheidungsträgerebene auf nachgeordnete Ebenen delegiert werden könnten. Die Verlagerung einer Verantwortung in diesem Sinne „nach unten“ und/oder eine undurchsichtige Verantwortungsverteilung sind somit unwirksame Maßnahmen zur Umgehung der Verbandsverantwortlichkeit. Solche Maßnahmen stellen wiederum selbst einen verbandsmäßig zu ahndenden Organisationsmangel dar.

Daher liegt bei jedem Eisenbahnunfall grundsätzlich – Ausnahmen sind möglich – der Verdacht nahe, dass sich der konkrete Unfall nicht nur direkt auf das Versagen einzelner, unmittelbar beim Betrieb tätiger Eisenbahnbediensteter zurückführen lässt, sondern durch ein systemisch bedingtes „Organisationsversagen“, also einer Verletzung von vorgegebenen rechtlichen Rahmenbedingungen technischer, organisatorischer oder personeller Art durch Entscheidungsträger im Sinne einer Risikoerhöhung zumindest begünstigt oder wesentlich erleichtert worden ist (Mitarbeitertat). Auf ein strenges Kausalitätserfordernis kommt es hierbei nicht an und auch nicht auf den Nachweis, dass die gebotene Sorgfalt des Entscheidungsträgers die Tat tatsächlich verhindert hätte.

Wenn Entscheidungsträger ihren **Leistungs-, Koordinations- und Überwachungspflichten** nicht nachkommen, verletzen sie den an sie anzulegenden Sorgfaltsmaßstab. Damit ist die **Mitarbeitertat** komplett.

Nicht auszuschließen ist, dass in Einzelfällen - zB bei technischen Gebrechen - der Unfallsursache keine Mitarbeitertat zugrunde liegt, sondern eine (direkte) Entscheidungsträgertat. Bei der Entscheidungsträgertat ist Voraussetzung, dass Entscheidungsträger eine Tat rechtswidrig und schuldhaft begangen haben.

In beiden Fällen (Entscheidungsträgertat und Mitarbeitertat) - eine entsprechende Verbandspflichtverletzung vorausgesetzt - unterliegt das EBU den Sanktionen des VbVG.

Die europarechtlichen Eisenbahnpakete, insbesondere das zweite Eisenbahnpaket, legen den Fokus (auch) auf die Sicherheit im Eisenbahnwesen und ergänzen/verdichten die Maßnahmen zur Unfallsprävention. Straftaten und damit auch Unfälle künftig zu vermeiden war ebenfalls wesentliche Absicht des Bundesgesetzgebers anlässlich der Schaffung des VbVG.

Nicht von ungefähr reflektieren daher Vertreter der gesetzgebenden Gewalt, inwiefern die Anwendung des VbVG in der Eisenbahnunfallpraxis erfolgt, was durch sowohl von der Zahl als auch vom Inhalt bemerkenswerte **Anfragen an die Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie sowie Justiz** belegt ist. Die Vertreter der gesetzgebenden Gewalt argwöhnen, dass das VbVG zumindest im Zusammenhang mit Eisenbahnunfällen nicht gesetzesgemäß angewandt wird. Tatsächlich liegen die Annahmen der anfragenden Abgeordneten zum Nationalrat der Wahrheit näher als die Rechtfertigungen der Bundesminister.

Allerdings ist auch der gesetzgebenden Gewalt der Vorwurf zu machen, sicherheitsrelevante Richtlinienbestimmungen betreffend die **Sicherheitsuntersuchungsstelle des Bundes – Schiene** (SUB-Schiene) zumindest teilweise vertragswidrig umgesetzt zu haben, was auch mittelbar Einfluss auf „Eisenbahnunfallstrafverfahren“ und unmittelbar auf die Unfallprävention hat.

Die SUB-Schiene ist nicht so unabhängig, wie dies der Richtliniengeber vorsieht. Sie steht unter dem herrschenden Einfluss des BMVIT, des BMJ und auch unter dem mittelbaren Einfluss der ÖBB, weil deren Mitarbeiter in der Regel karenzierte ÖBB-Mitarbeiter sind. Auch ist die SUB-Schiene stets personell unterdotiert, sodass nicht alle „schweren Unfälle“ untersucht werden können.

Die Jahresberichte der **Eisenbahnsicherheitsbehörde** mit ihren Aufschlüsselungen zu den einzelnen Eisenbahnunfällen stellen nur einen Teilausschnitt an signifikanten Eisenbahnunfällen dar, wodurch die Dramatik der tatsächlichen Unfallshäufigkeit und -schwere verborgen bleibt.

Die Eisenbahnsicherheitsbehörde übt eine Eisenbahnaufsicht ieS nicht, bestenfalls kaum, aus. Ein Zusammenhang zwischen mangelnder Eisenbahnaufsicht und Unfallhäufigkeit ist zu vermuten.

Die Tatsache, dass bisher nur ein einziges Mal – und das auch nur im Diversionsweg – eine Geldbuße über ein österreichisches EBU verhängt worden ist, wirft ein bezeichnendes Bild auf die **bisherige inadäquate Anwendung des VbVG**.

Die Darstellung von konkreten Verbandsverantwortlichkeitserfahrungen des Verfassers dieser Studie im Eisenbahnwesen zeigt, dass die Verantwortlichkeit von Eisenbahnverbänden wesentlich häufiger gegeben sein muss, als diese von den Anklagebehörden verfolgt und von den Strafgerichten verhandelt wird.

Mangels bisheriger Sanktionen (abgesehen vom erwähnten Diversionsfall) ist eine gewisse Sorglosigkeit von EBU auf dem Gebiet der Unfallprävention nicht erstaunlich.

Bonifikationssysteme für Betriebsausgabeneinsparungen verschärfen den Trend zur Unterlassung wesentlicher technischer, organisatorischer und personeller Maßnahmen.

Beinahe jeder Eisenbahnunfall könnte vermieden werden, wenn die EBU konsequenter als bisher verhalten werden durch geeignete technische, organisatorische und personelle Maßnahmen Fehler des „Faktors Mensch“ abzufangen bzw. zumindest abzumildern. Der Stand der Technik, der Stand des Rechts und der Stand des Organisations-, Ausbildungs- und Weiterbildungs-Know-how steht den EBU grundsätzlich zur Verfügung, wird aber auf Entscheidungsträgerebene teilweise aus betriebsökonomischen Erwägungen – aber auch aus mangelndem Problembewusstsein – nicht zur Gänze genutzt.

Der Bundesgesetzgeber, das BMVIT, das VAI, die SUB-Schiene, das BMJ, die eisenbahntechnischen Sachverständigen, aber auch die österreichischen EBU und die Eisenbahnergewerkschaft sind gefordert, gemeinsam Vorschläge für ein effektiveres Verbandsverantwortlichkeitsrecht im Eisenbahnwesen zu erarbeiten und zu exekutieren.

Einen ersten Diskussionsbeitrag hat hierzu der Verfasser dieser Studie mit seinen Vorschlägen in Kapitel 9 eingebracht.

LITERATURÜBERSICHT

Kommentare:

Frank-Thomasser/Alix (Hrsg), Das neue Unternehmensstrafrecht : Praxiskommentar zum Verbandsverantwortlichkeitsgesetz ; Gesetzestext und parlamentarische Erläuterungen (2006)

Hilf/Zeder, VbVG in *Höpfel/Ratz* (Hrsg), Wiener Kommentar zum Strafgesetzbuch, 73. Lfg. (2010)

Kuntner/Waglechner, Eisenbahnrecht³, Gesetze und Kommentare Nr. 170 (2009)

Thomasser/Punz, Das neue Unternehmensstrafrecht – Praxiskommentar zum Verbandsverantwortlichkeitsgesetz, Gesetzestext und parlamentarische Erläuterungen (2006)

Skribe (Hrsg), Das neue Unternehmensstrafrecht, Geforderte Prüfungen und Berichte, Internes Kontrollsystem als Präventivmaßnahme, Möglichkeiten der Haftungsbegrenzung (2006/2007)

Stärker, Unternehmensstrafrecht – Verbandsverantwortlichkeitsgesetz: (VbVG) Kurzkomentar (2007)

Steininger Einhard, Verbandsverantwortlichkeitsgesetz Kommentar (2006)

Lehrbücher und Monographien:

Boller, Die strafrechtliche Verantwortlichkeit von Verbänden nach dem VbVG (2007)

Eilmannsberger, Wirtschaftsstrafrecht (2008)

Fischer/Feuchtinger, Wirtschaftsrecht für die Praxis : Auszug aus dem Zivilrecht, Konsumentenschutz, Unternehmensrecht (UGB), E-Commerce, Datenschutz, Gesellschaftsrecht, Wettbewerbsrecht, gewerblicher Rechtsschutz, Gewerberecht, Unternehmensstrafrecht, Vergaberecht, Insolvenzrecht ; [mit Insolvenznovelle (IRÄG 2010), Novelle des Bundesvergabegesetzes 2010, Novelle des Datenschutzgesetzes (DSG-Novelle 2010) mit Videoüberwachung] (2010)

Gröhs/Kotschnigg (Hrsg), Wirtschafts- und Finanzstrafrecht in der Praxis (2009)

Hilf, Verbandsverantwortlichkeitsgesetz (VbVG) Textausgabe mit Anmerkungen (2006)

Hilf (Hrsg), Unternehmensverteidigung und Prävention im Strafrecht: Verbandsverantwortlichkeit und Risikomanagement am Beispiel von Krankenanstalten (2007)

Hotter (Hrsg), Unternehmensstrafrecht – Eine Praxisanleitung: mit Beispielen (2010)

Keplinger/Sadoghi, Strafrechtliche Nebengesetze samt Verbandsverantwortlichkeitsgesetz (3. Auflage, 2010)

Kert, Verbandsverantwortlichkeit im Konzern in *Vavrovsky* (Hrsg), Handbuch Konzernhaftung (2008)

Pleischl (Hrsg), Strafrecht: [Verbandsverantwortlichkeitsgesetz; StPO-Novelle, SPG-Novelle 2006, Strafprozessreformgesetz als Anhang] (2006)

Zeder, VbVG Verbandsverantwortlichkeitsgesetz "Unternehmensstrafrecht" Textausgabe mit Materialien und Anmerkungen samt einer Darstellung der Rechtslage in 27 europäischen Staaten und den Bestimmungen über die Verbandsverantwortlichkeit im Finanzstrafgesetz (2006)

Beiträge in Zeitschriften und Festschriften:

Althuber/Huber, Verbandsverantwortlichkeit und Finanzstrafrecht, taxlex 2005, 617

Barfuß, Das neue Unternehmensstrafrecht – Wiener Juristische Gesellschaft, ÖJZ 2005/52, 877

Bauer, Neue strafrechtliche Sanktionen gegen juristische Personen?, ÖJZ 2004/31, 491

Brandstetter, Strafbarkeit juristischer Personen ab 1.1.2006!, ecolx 2006, 4

Dierlamm, Die Unternehmensstrafe aus anwaltlicher Sicht, AnwBl 2013, 419

Feil, Verbandsverantwortlichkeitsgesetz (VbVG), GesRZ 2006, IX

Feltl/Pucher, Corporate Compliance im österreichischen Recht – ein Überblick, wbl 2010, 265

Fuchs/Schima/Pilz, Das neue Verbandsverantwortlichkeitsgesetz in *iwp*, Wirtschaftsprüfer Jahrbuch 2007, 331

Graf, Unternehmensstrafrecht: Das Verbandsverantwortlichkeitsgesetz, ÖS 2007 H 1-2, 120

Griehser/Likar, Das Unternehmensstrafrecht in der Praxis mit Hinblick auf das Vergabe- und Arbeitsrecht, RdW 2007/12, 4

Hable, Das Verbandsverantwortlichkeitsgesetz 2006: Handlungsnotwendigkeit für die Träger der sozialen Krankenversicherung?, SozSi 2008, 512

Havranek, Das neue Unternehmensstrafrecht aus Sicht der Praxis – Ein erstes Resümee, SWK 2008, W 145 = SWK 2008, 1055

Hegnon, Aufsicht als Leitungspflicht, Corporate Compliance Zeitschrift 2009, 57

- Hilf*, Das neue Verbandsverantwortlichkeitsgesetz, RFG 2006/9, 34
- Hilf*, Grundlegende Aspekte der neuen Verbandsverantwortlichkeit: Zur subsidiären Anwendung des StGB, JSt 2006, 112
- Hilf*, Verfolgungsermessen und Diversion im Verbandsstrafverfahren, FS Miklau 2006, 191
- Hilf*, Grundlegende Aspekte der neuen Verbandsverantwortlichkeit: Zur subsidiären Anwendung des StGB, JSt 2006, 112
- Hilf*, Das neue Verbandsverantwortlichkeitsgesetz – Zur strafrechtlichen Verantwortlichkeit von juristischen Personen privaten und öffentlichen Rechts sowie anderen Verbänden, RFG 2006/9
- Hilf/Konopatsch*, Strafrechtliche Verantwortlichkeit von Sozialversicherungsträgern, JBI 2011, 545
- Hinterhofer*, Die strafrechtliche Verantwortlichkeit von Gemeindeverbänden nach dem VbVG, RFG 2007/45, 178
- Huber*, Der Aufsichtsrat und das neue Unternehmensstrafrecht. Teil I – die neue Rechtslage im Überblick, AR 2006 H 1, 4
- Kern*, Die wesentlichen Bestimmungen des Verbandsverantwortlichkeitsgesetzes, SWK 2006, W 33 = SWK 2006, 491
- Köck*, Zur Regierungsvorlage eines Verbandsverantwortlichkeitsgesetzes, JBI 2005, 477
- Lansky/Frankl/Salfenauer*, Grundsätzliche Überlegungen zur Haftung der Vorstände von Eisenbahnunternehmen, ÖZV 3/2012
- Leitner/Huber*, Der Aufsichtsrat und das neue Unternehmensstrafrecht. Teil II – Strafrechtliche Risiken für und durch Mitglieder des Aufsichtsrates, AR 2006 H 2, 4
- Lewisch*, Verbandsverantwortlichkeitsgesetz aus strafrechtlicher und insolvenzrechtlicher Sicht in *Konecny* (Hrsg), Insolvenz-Forum 2006, 79
- Löff*, Das neue Verbandsverantwortlichkeitsgesetz – Strafrechtliches Risikomanagement als neue Herausforderung bei der Unternehmensführung, RWZ 2005/105, 354
- Maleczky*, Das Verbandsverantwortlichkeitsgesetz (VbVG), JAP 2005/2006/22, 140
- Mazal*, Verbandsverantwortlichkeitsgesetz ignorieren?, RdM 2006/115, 161 (Editorial)
- Mazal*, VbVG: Haftungsdrohung als Chance, RdM 2006/1, 1 (Editorial)

- Paulitsch*, Verbandsverantwortlichkeit ausländischer Gesellschaftsformen nach dem VbVG, *ecolex* 2010, 459
- Rabl*, "Umtriebe in der Insolvenz" und Verbandsverantwortlichkeit in *Konecny* (Hrsg), *Insolvenz-Forum* 2006, 165
- Reindl-Krauskopf*, Strafrechtliche Verantwortlichkeit von Gemeindeorganen am Beispiel des Bürgermeisters, in *KWG* (Hrsg), *Haftung von Bürgermeistern und Gemeindeorganen*, 23
- Ruhri*, Unternehmensstrafrecht aus anwaltlicher Sicht, *AnwBl* 2013, 422
- Sautner*, Grundlagen und Herausforderungen der strafrechtlichen Verantwortung juristischer Personen, *ÖJZ* 2012/58
- Scheil*, Verbandsverantwortlichkeit der Eigentümergemeinschaft, *wobl* 2006, 349
- Schörghofer*, Überlegungen zu den Auswirkungen des VbVG auf die Deliktshaftung juristischer Personen, *ÖJZ* 2011/8, 53
- Schrottmeyer*, Verbandsverantwortlichkeit im Finanzstrafrecht in *Schrottmeyer* (Hrsg), *Finanzstrafrecht in der Praxis*, 23
- Seitz*, Erfahrungen mit dem geltenden deutschen Sanktionenrecht in Bezug auf Unternehmen, *AnwBl* 2013, 407
- Soyer/Kier*, Aktuelle Fragen der strafrechtlichen Vorstandshaftung und das VbVG, *AR* 2007
- Stärker*, Zu den Haftungsvoraussetzungen des VerbandsverantwortlichkeitsG!, *ecolex* 2007, 767
- Soyer*, Neues Unternehmensstrafrecht und Präventionsberatung, *AnwBl* 2005, 11
- Steiner*, Krankenhausmanagement und Verbandsverantwortlichkeit, *RdM* 2007/113, 175
- Wegscheider*, Das Verbandsverantwortlichkeitsgesetz (VbVG), *JSt* 2005, 193
- Wittmann*, Zur Haftung der Medien nach dem Verbandsverantwortlichkeitsgesetz, *MR* 2005, 463
- Zeder*, Das Verbandsverantwortlichkeitsgesetz ante portas in *Soyer* (Hrsg), *Strafverteidigung – Konflikte und Lösungen*, 132
- Zeder*, Das österreichische Unternehmensstrafrecht (VbVG) - Konzept und erste Erfahrungen, *AnwBl* 2013, 415
- Zehetner/Zehetner*, Das neue Unternehmensstrafrecht, *GBU* 2005/10/11
- Zirm/Limberg*, Zur Tagessatz-Bemessung im VbVG, *ÖJZ* 2009/77, 708

Studien:

Fuchs/Kreissl/Pilgram/Stangl, Generalpräventive Wirksamkeit, Praxis und Anwendungsprobleme des Verbandsverantwortlichkeitsgesetzes (VbVG), Institut für Rechts- und Kriminalsoziologie (2011)

Weißbach/Florian/Illigen, Technikrisiken als Kulturdefizite (Sigma 1994)

Badke-Schaub/Hofinger/Lauche, Human Factors: Psychologie sicheren Handelns in Risikobranchen² (Springer 2011)

ANHANG I

Übersicht über die signifikanten und schweren Unfälle im Sinne der ERA-Guidance for Use of CSIs, zu denen RA Dr. Edwin Mächler als Verteidiger eingeschritten ist, Zeitraum 01.01.2006 bis 31.12.2011

Anhang I Übersicht über die signifikanten und schweren Unfälle im Sinne der ERA-Guidance for Use of CSIs, zu denen RA Dr. Edwin Mächler als Verteidiger eingeschritten ist, Zeitraum 01.01.2006 bis 31.12.2011 (*) (***)

Unfalldatum, Unfallbeschreibung, Funktion des/der Eisenbahnbediensteten	Anzahl der Toten	Anzahl der Schwerverletzten	unmittelbarer Schaden	Unfallsart	Anzahl der Strafverfahren	verurteilende Erkenntnisse	Freisprüche	GZ Klientenverfahren	VöVG-Verfahren(**)	GZ VöVG-Verfahren
29.12.2006, "Polizisten auf dem Gleis" NFL, TFzF, Disponent	3	0	< EUR 0,5 Mio	Rolling Stock (RS) in motion (zwei Polizisten und ein Leichenbesitzer auf der Strecke)	3	1 (Disponent)	2 (TFzF, NFL)	6U 214/08t BG Bregenz	eingeleitet, eingestellt, nicht ok	?
26.06.2007, "gestörte Schrankenanlage" TFzF, FDL	2	1	< EUR 0,5 Mio	RS in motion (EK)	2	1 (TFzF)	1 (FDL)	503 HV 214/08t LG Korneuburg	eingeleitet, eingestellt, nicht ok	406 HV 259/08t LG Korneuburg
06.07.2007, "offener Schranken" FDL	1	0	< EUR 0,5 Mio	RS in motion (EK)	1	1 (FDL)	0	111 HV 230/9d LGS WIEN	eingeleitet, eingestellt, nicht ok	10 SI 24008w SVA Wien
26.07.2007, "ZAMI-Jurium" TFzF, Zub	0	8 (+ 31 Leichtverletzte)	EUR 1,6 Mio	collision (2 Zugfahrten)	2	2 (TFz, Zub)	0	504 HV 3106f LG Korneuburg	nicht eingeleitet, nicht ok	0
21.08.2008, "Hobbyseilbahner" Verschubmeister	1	0	< EUR 0,150 Mio	RS in motion (Verschubunfall)	3	0	1 (Vm)	3 U 7008w BG Weiz	nicht eingeleitet, nicht ok	0
26.09.2009, "Feldweg" TFzF	1	0	< EUR 0,150 Mio	RS in motion (EK)	1	1 (TFzF)	0		nicht eingeleitet, ok	0
29.04.2010, "SILAO-Kranarm" SILAO-Bedienner, Chef des SILAO-Bedieners	0	3 (+ 16 Leichtverletzte)	> EUR 0,5 Mio	collision	2	HV gegen Zweifangkette n noch nicht abgeschlossen	1 (Einstellung gegen 1 Angeklagten infolge eines tödlichen Bahnunfalls März 2013)	33 HV 63/11d LG Salzburg bzw 37 HV 128/11d	eingeleitet, eingestellt?	15 SI 237/11g LG Salzburg
09.08.2010, "Stromurfall" Standorteier (und 2 Nicht-Eisenbahnbedienstete)	1	0	< EUR 0,150 Mio	Others (Stromschlag)	1	1	2 (danunter Standorteier)	22 U 35/13k BG Favoriten	nicht eingeleitet, nicht ok	0

9	11.10.2010. "Rübentransporter" Fahrzeugprüfer	0	3	< EUR 0,150 Mio	RS in motion (Ladegutverlust)	1	0	1 (Fz Prüfer)	11.U.14/13y BG Schwechat	nicht eingeleitet, nicht ok	0
10	08.11.2010. "abgeworfener Verschieber" TFzF	0	1	< EUR 0,150 Mio	RS in motion (Verschubunfall)	1	0	1 (TFzF)		nicht eingeleitet, ok	0
11	08.11.2010. "Verschub auf der Nebenanschlussbahn" TFzF	1	0	< EUR 0,5 Mio	RS in motion (Verschubunfall)	1	1 (TbzF)	0	12 Hv.10/31/1g LGS Graz	eingeleitet, eingestellt, nicht ok	29 St.81/10i SA Graz
12	29.12.2010. "Strom über den Verschubauftrag" TFzF	0	1	< EUR 0,150 Mio	collision (Verschubunfall)	1	Diversion (TFzF)	0		nicht eingeleitet, ok	0
13	26.02.2011. "Aufprall" TFzF, FDL	0	2	EUR 0,6 Mio	collision (Verschubunfall)	2 (TFzF, FDL)	Diversion (TFzF, FDL)	0	2U.45/11m BG Ems	eingeleitet, eingestellt, nicht ok	4 St.46/13k SA Steyr
14	12.04.2011. "Zugdefekt und EXÜS" TFzF	0	2	< EUR 0,5 Mio	RS in motion	1	Diversion (TFzF)	0		nicht eingeleitet, ok	
15	04.11.2011. "engster Zwangsabgänger" 2 Bahnmänner	2	0	>EUR 0,5 Mio	derailment	derzeit Ermittlungs- stadium	derzeit Ermittlungs- stadium	derzeit Ermittlungs- stadium	2 St. 23/13f SA St. Pölten	eingeleitet, eingestellt, ok	2 St. 23/13f SA St. Pölten
16	11.12.2011. "DA zur Ausschaltung einer Schmittleinrichtung" TFzF	0	6 Leicht- verletzte	EUR 2,5 Mio	collision (2 Zugführten)	1	HV noch nicht abgechlossen	HV noch nicht abgeschlossen	8U.46/12v BG Neustedl	nicht eingeleitet, nicht ok	0

(*) Die Unfälle nach dem 01.01.2012 sind erhebungsmäßig in einem so frühen Stadium, dass diese noch nicht auswertbar sind. Erfasst sind hier nur Unfälle (mit Ausnahme zu 15), die zur Diversion oder Anklage eines Eisenbahnbediensteten geführt haben. Insbesondere sind die zahlreichen Eisenbahnwechsellagerunfälle nicht erfasst, in denen RA Dr. Edwin Mächler lediglich zivilrechtliche Schadensersatzansprüche der Triebfahrzeugführer gegen die jeweilige K2-Haftpflichtversicherung geltend gemacht hat.

*** Nachtrag: Für BMU angepasst, Stand Juli 2014

ANHANG II

Parlamentarische Anfragen und Anfragebeantwortungen zum Thema Verbandsverantwortlichkeit und Eisenbahnwesen

XXIII. GP.-NR

4852/J XXIII. GP - Anfrage gescannt

1 von 4

4852/J

15. Juli 2008

ANFRAGE

der Abgeordneten Dr Gabriela Moser, Freundinnen und Freunde

an den Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie

betreffend Gefährdungen für die Allgemeinheit durch "Vertrauenszüge" im österreichischen Schienennetz

Einer der größten Vorteile des Gütertransports – und insbesondere des Gefahrgutgütertransports – auf der Schiene neben den umwelt- und klimapolitischen Vorteilen ist die um Größenordnungen höhere Sicherheit. Die Unfallwahrscheinlichkeit je transportierter Gewichtseinheit und Kilometer ist um ein Vielfaches geringer als auf der Straße.

Umso bedauerlicher, ja verwunderlicher ist es, dass dieses zentrale Asset im Rahmen des in Teilen des ÖBB-Konzern grassierenden Sparwahns mutwillig aufs Spiel gesetzt wird.

In letzter Zeit verkehren durch EU-weite Abmachungen und Verträge von verschiedenen europäischen Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVUs) immer mehr sogenannte "Vertrauenszüge", unter anderem als Ganzzüge durch Europa. Diese Güterzüge werden im Normalfall nicht mehr auf Schäden an den Güterwaggons von fachkundigem technischem Wagenuntersuchungspersonal untersucht. Sie verkehren von einer Firma in einem EU-Land zu einer anderen Firma in einem anderen EU-Land. In Österreich werden diese "Vertrauenszüge" ab und zu von einem von den ÖBB neu geschaffenen "Technischen Überwachungsservices" kontrolliert. Diese fallweise Kontrolle ist aber nicht zwingend und eben bei weitem nicht lückenlos.

Der „Erfolg“ dieses neuen Systems – von Widerstand der österreichischen Bundesregierung gegen die entsprechenden Festlegungen ist nichts bekannt - ist, dass immer mehr schadhafte Güterwaggons über große Strecken unbemerkt durch Europa laufen. Das geht soweit, dass immer mehr Waggons mit schadhafter Bremse, herabhängenden Bremsdreiecken, Rahmenrissen an Drehgestellen und tragenden Rahmen und vielen anderen Defekten mehr durch Europa rollen. Besonders gefährlich ist dieses System bei Ganzzügen, die fast nur private Waggons haben und auch nur zwischen zwei Firmen in Europa hin und her laufen.

In einem aktuellen, besonders dramatischen Fall sind derartige Missstände Triebfahrzeugführern in einem Bahnhof im Bundesland Salzburg (Bahnhof Steindorf bei Strasswalchen) aufgefallen, die auch eine entsprechende offizielle Meldung abgaben, wodurch der Fall aktenkundig sein müsste.

In diesem Bahnhof kommt stets am Vormittag ein (Vertrauens)Zug mit der Zugnummer 47134 von Rumänien aus mit 15 vierachsigen beladenen Flüssiggaswaggons (Ladung: Propylen-Gas) an. Dieser Zug wird infolge der konkreten Gleissituation des Bahnhofs gestürzt und geht dann stets nachmittags auf die Zugnummer 45832 über, der von Steindorf über Braunau - Simbach - Burghausen mit Diesellok bespannt zum Unternehmen Wacker Chemie gefahren wird.

Bei diesen Waggons wurde von Triebfahrzeugführern und Mitarbeitern des Technischen Überwachungsservices in Steindorf folgendes gesichtet: An einem der Gaswaggons hatte die Achse so viel Spiel, dass die Außenseite des Rades die Innenseite des Drehgestellrahmens streifte und diesen, vergleichbar einem Angriff mit einer „Flex“, angeschnitten hatte – ein extrem sicherheitsgefährdender Defekt! Wenn dieser Flüssiggaszug auf Grund dieses Defekts zB bei einer Weiche entgleist, Waggons umstürzen oder sonst wie beschädigt werden und durch Gasaustritt explodieren, hätte dies unvorstellbare Folgen. Auch wenn so ein Zug nicht gleich explodieren muss, alleine die Kosten von Evakuierungen und dergleichen sind nicht zu rechtfertigen!

Weitere Sichtungen: Bei zwei Waggons fehlte das Bremsabsperrhahngestänge zum Steuerventil (konkrete Folge: Bremse ist z.B. nach einem Bremsanstand auf der Strecke nicht mehr auszuschalten), weiters, was noch gefährlicher ist, fehlte bei weiteren zwei Waggons das Gestänge des Bremsart-Umstellers von P auf G (Bremskraft, sicherheitsrelevant!), welches zum Steuerventil führt. Ein Lösezug fehlte, zwei Steuerventile waren zu schlechter Letzt sogar mit Holzkeil unterkeilt, dadurch funktionsunfähig.

Um die potenziellen Folgen dieser Defekte zu charakterisieren: Bei verkeilten und dadurch nicht funktionierenden Steuerventilen wird in der Folge auch die Bremsberechnung falsch wiedergegeben (zu viele Bremsprozente, statt in Wirklichkeit weit weniger oder überhaupt zu wenige). Dadurch kommt der Zug im Ernstfall viel später zum Stehen als der Triebfahrzeugführer annehmen kann!

Derartige Beanstandungen werden nur erkennbar, wenn sich Personal unter den Waggon begibt, von außen sind diese fehlenden bzw. verkeilten Teile fast nicht sichtbar. Das heißt, die erforderliche Personalausstattung, Kontrolldichte und Zeit je Kontrolle ist extrem wichtig und kann entscheidend sein.

Ausnahmsweise, wahrscheinlich durch Hinweise, kam im konkret geschilderten Fall das Technische Überwachungsservice (TÜ) extra aus Salzburg und kontrollierte diesen Vertrauenszug stichprobenartig. Von den 15 Gaswaggons mussten dann nicht weniger als fünf Waggons „rot bezettelt“ werden, was bedeutet, dass diese den Bahnhof nicht mehr verlassen dürfen, außer ein solcherart „abgestellter“ Waggon wird so repariert, dass er zum Entladen und dann in die nächste Werkstätte lauffähig ist. Diese fünf Waggons wurden folgerichtig ausrangiert.

Am Nachmittag desselben Tages kam jedoch ein mobiler Wagenmeister mit dem Dienst-Pkw nach Steindorf, bezettelte die fünf Waggons auf "blaue Zettel" um (das bedeutet, der Waggon darf den Bahnhof verlassen). Danach wurden diese am Abend dem Zug mit der Nummer 45848 dazugereiht. Dass es dem Wagenmeister - wenn überhaupt! - in der zur Verfügung stehenden kurzen Zeitspanne gelingen konnte, derartige Schäden zu beheben, ist mit an Sicherheit grenzender Wahrscheinlichkeit auszuschließen.

Ob es Druck von Vorgesetzten gab oder gibt, bei solchen Situationen aus wirtschaftlichen Gründen Profit über Sicherheit zu stellen und entsprechend zu handeln, ist nicht im Detail belegt. Derartiges wäre aber angesichts mancher Abläufe und Praktiken, die im Konzern vielerorts, wie zB im Einflussbereich der ÖBB-Dienstleistungsgesellschaft eingerissen sind, leider keine Überraschung.

Es dürfte verstreuten Informationen und Hinweisen aus der interessierten Bevölkerung zufolge immer wieder und zunehmend auch in größerer räumlicher Streuung Probleme mit „Vertrauenszügen“ geben, so ist von entsprechenden Vorkommnissen an Grenzbahnhöfen wie zB Summerau die Rede. Dies betrifft nicht alleine die ÖBB als EVU, sondern auch vermehrt andere als auch private EVU's, und dies nicht nur in Grenzbahnhöfen.

Leider kann angesichts solcher Vorfälle in Kombination mit den von dieser Regierung ebenfalls aufgeweichten Arbeitszeitregelungen zB beim fahrenden Personal nicht ausgeschlossen werden, dass sich die Zustände rasch an die zurecht verkehrspolitisch

beklagten Sicherheits-Missstände im Straßengüterverkehr annähern. Dem muss aus Sicht der Grünen dringend und so konsequent wie nur irgend möglich gegengesteuert werden.

Die unterfertigten Abgeordneten stellen daher folgende

ANFRAGE:

1. Sind Ihnen die geschilderten Probleme mit Vertrauenszügen im Schienennetz allgemein bekannt?
2. Sind Ihnen die konkreten Problemfälle a) in Steindorf, b) in Summerau bekannt?
3. Können Sie ausschließen, dass im ÖBB-Konzern – vergleiche den geschilderten Fall in Steindorf – bei sicherheitsrelevanten Fragestellungen wirtschaftliche Argumente über Sicherheit stehen?
4. Welche Bahnhöfe bzw. Strecken sind darüber hinaus „Hot Spots“ bei Problemen mit Vertrauenszügen?
5. Worauf führen Sie diese Probleme zurück?
6. Aufgrund welcher Regelung(en) kommt es zum zunehmenden Stellenwert von „Vertrauenszügen“?
7. Wie hat sich die Österreichische Bundesregierung zum Zustandekommen dieser Regelungen positioniert, sei es unmittelbar auf EU-Ebene oder sei es über die Aufsichtsräte bei Abmachungen unter den Bahnunternehmen?
8. Wie hoch ist der Anteil von Vertrauenszügen am gesamten Güterverkehrsaufkommen, und wie viele Züge sind das am durchschnittlichen Werktag?
9. Wie viele Fälle sicherheitsrelevanter Mängel bei Vertrauenszügen, in denen es zu offiziellen Meldungen kommt, sind 2007 bzw. im heurigen Jahr aufgetreten?
10. Wie viele Meldungen, Beschwerden, Hinweise etc. sind zu diesem Thema in den letzten Jahren (bitte wenn möglich um Angabe pro Jahr ab 2000) dem Verkehrs-Arbeitsinspektorat in Ihrem Ministerium zugegangen?
11. Welche Veranlassungen wurden bezüglich dieser Fälle getroffen?
12. Hat das Verkehrs-Arbeitsinspektorat wie auch immer geartete einschränkende oder ermunternde Vorgaben von Ihrer bzw. Ihres Kabinetts Seite, wie mit solchen einerseits eindeutig sicherheitsrelevanten, andererseits aber natürlich auch ökonomisch für EVUs nicht irrelevanten Vorgängen umzugehen ist?

13. Welche Maßnahmen werden Sie ergreifen, damit bei „Vertrauenszügen“ das Vertrauen nicht systematisch seitens der EVUs bzw. beteiligten Unternehmen im Sinne sicherheitsrelevanter Einsparungen missbraucht wird?
14. Bestehen konkret definierte „Mindestkontrolldichten“ a) im Schienengüterverkehr im allgemeinen, b) bei „Vertrauenszügen“, und wenn ja, wie hoch sind diese in absoluten Zahlen und/oder in Prozent?
15. Welche EU-Regelungen, die sicherheitsrelevante Inhalte für den Schienenverkehr haben, sind a) bereits beschlossen aber in Österreich noch nicht umgesetzt, b) auf EU-Ebene in Beschlussvorbereitung oder in einem früheren Stadium der Entstehung?

Zil

Behr. Z.-L.

Mose

F. J. J.

A. Seid -

4826/AB XXIII. GP - Anfragebeantwortung gescannt

1 von 4



REPUBLIK ÖSTERREICH
 WERNER FAYMANN
 BUNDESMINISTER
 Bundesministerium
 für Verkehr, Innovation und Technologie

XXIII. GP.-NR
 4826 /AB

16. Sep. 2008

zu 4852 /J

GZ. BMVIT-10.000/0042-I/PR3/2008 DVR:0000175

An die
 Präsidentin des Nationalrates
 Mag.^a Barbara Prammer

Parlament
 1017 Wien

Wien, 15. September 2008

Sehr geehrte Frau Präsidentin!

Die schriftliche parlamentarische Anfrage Nr. 4852/J-NR/2008 betreffend Gefährdungen für die Allgemeinheit durch „Vertrauenszüge“ im österreichischen Schienennetz, die die Abgeordneten Dr. Gabriela Moser, Freundinnen und Freunde am 15. Juli 2008 an mich gerichtet haben, beehre ich mich, wie folgt zu beantworten:

Frage 1:

Sind Ihnen die geschilderten Probleme mit Vertrauenszügen im Schienennetz allgemein bekannt?

Antwort:

Gemäß Auskunft der ÖBB sind den ÖBB fallweise Probleme mit „Vertrauenszügen“ bekannt und werden zum Anlass für Gegensteuerungsmaßnahmen genommen.

Frage 2:

Sind Ihnen die konkreten Problemfälle a) in Steindorf, b) in Summerau bekannt?

Antwort:

Die ÖBB teilen mit, dass ihnen der geschilderte „Fall Steindorf“ bekannt ist. Der „Fall Summerau“ ist den ÖBB nur insofern bekannt, als davon ein fremdes Eisenbahnverkehrsunternehmen betroffen war.

Die Bundesanstalt für Verkehr - Unfalluntersuchung Fachbereich Schiene (UUB/SCH) teilt mit, dass der „Fall in Steindorf“ bekannt ist. Da durch die ÖBB Maßnahmen hiezu erfolgten, wurden durch die UUB/SCH keine weiteren Untersuchungen veranlasst. Zum Vorfall in Summerau sind keine Meldungen eingelangt und daher keine konkreten Problemfälle bekannt.

Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie • Stubenring 1, A-1010 Wien • www.bmvit.gv.at
 Telefon: +43 / (0)1 / 711 62-65 8000 • Telefax +43 / (0)1 / 711 62-65 8025 • e-mail: werner.faymann@bmvit.gv.at

Frage 3:

Können Sie ausschließen, dass im ÖBB-Konzern – vergleiche den geschilderten Fall in Steindorf – bei sicherheitsrelevanten Fragestellungen wirtschaftliche Argumente über Sicherheit stehen?

Antwort:

Gemäß Auskunft der ÖBB wird seitens der für die Sicherheit zuständigen Stellen ausgeschlossen, dass wirtschaftliche Argumente über der Sicherheit des Eisenbahnbetriebes stehen.

Fragen 4 und 5:

Welche Bahnhöfe bzw. Strecken sind darüber hinaus „Hot Spots“ bei Problemen mit Vertrauenszügen?

Worauf führen Sie diese Probleme zurück?

Antwort:

Gemäß Auskunft der ÖBB gibt es keine „Hot Spots“. Fallweise auftretende Probleme haben ihre Ursache in der Regel darin, dass vereinbarte Kontrollen (im Ausland) nicht durchgeführt werden und dadurch schadhafte Fahrzeuge nach Österreich gelangen.

Frage 6:

Aufgrund welcher Regelung(en) kommt es zum zunehmenden Stellenwert von „Vertrauenszügen“?

Antwort:

Für das Betreiben eines „Vertrauenszuges“ ist ein bilaterales Vertrauensübereinkommen (Vereinbarung) zwischen den jeweils beteiligten Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) über die technische Übergangsuntersuchung an Güterwagen im grenzüberschreitenden Güterverkehr gemäß den Bestimmungen des Merkblattes UIC 471-2 (Internationaler Eisenbahnverband) zugrunde zu legen.

Diese Vereinbarung gilt für die technische Übergangsuntersuchung an Güterzügen, welche von dem zugbildenden EVU durchgeführt und vom übernehmenden EVU als gültig betrachtet wird, ohne dass letzteres EVU eine technische Übernahmeuntersuchung in derjenigen Betriebsstelle, in welcher die Übernahme stattfindet, vornimmt.

Diese Vorgangsweise soll eine stärkere Integration des Eisenbahnsektors im europäischen Binnenmarkt ermöglichen und auch eine nachhaltige Mobilität gewährleisten. Wettbewerbsnachteile des Gütertransportes auf der Schiene (durch neuerliche Kontrollen an der jeweiligen Grenze - Grenzuntersuchung) gegenüber dem Straßengüterverkehr sollen somit durch einheitliche Regelungen verringert werden.

Frage 7:

Wie hat sich die Österreichische Bundesregierung zum Zustandekommen dieser Regelungen positioniert, sei es unmittelbar auf EU-Ebene oder sei es über die Aufsichtsräte bei Abmachungen unter den Bahnunternehmen?

Antwort:

Dies ist keine Frage der Bundesregierung.

Frage 8:

Wie hoch ist der Anteil von Vertrauenszügen am gesamten Güterverkehrsaufkommen, und wie viele Züge sind das am durchschnittlichen Werktag?

Antwort:

Gemäß Auskunft der ÖBB werden an den „Westgrenzen“ alle für derartige Vereinbarungen zugänglichen Verkehre, also nahezu alle Züge ohne Übernahmeuntersuchung über die Grenze gefahren.

An den „Ostgrenzen“ erreicht nach Auskunft der ÖBB erst ungefähr die Hälfte der Züge eine ausreichende Qualität, die den Entfall der Grenzuntersuchung zulässt.

Frage 9:

Wie viele Fälle sicherheitsrelevanter Mängel bei Vertrauenszügen, in denen es zu offiziellen Meldungen kommt, sind 2007 bzw. im heurigen Jahr aufgetreten?

Antwort:

Gemäß Auskunft der ÖBB können die angesprochenen Zahlen mangels Verfügbarkeit nicht geliefert werden (im ÖBB-System gibt es keinen Unterschied zwischen „Vertrauenszügen“ und anderen Zügen).

Fragen 10 bis 12:

Wie viele Meldungen, Beschwerden, Hinweise etc. sind zu diesem Thema in den letzten Jahren (bitte wenn möglich um Angabe pro Jahr ab 2000) dem Verkehrs-Arbeitsinspektorat in Ihrem Ministerium zugegangen?

Welche Veranlassungen wurden bezüglich dieser Fälle getroffen?

Hat das Verkehrs-Arbeitsinspektorat wie auch immer geartete einschränkende oder ermunternde Vorgaben von Ihrer bzw. Ihres Kabinetts Seite, wie mit solchen einerseits eindeutig sicherheitsrelevanten, andererseits aber natürlich auch ökonomische für EVUs nicht irrelevanten Vorgängen umzugehen ist?

Antwort:

Die vorliegende schriftliche parlamentarische Anfrage betrifft ausschließlich Fragestellungen (Probleme mit Vertrauenszügen, Mängel bei Vertrauenszügen, Sicherheitskontrolle von Vertrauenszügen), die die Sicherheit und Ordnung des Betriebes der Eisenbahn, des Betriebes von Schienenfahrzeugen auf der Eisenbahn und des Verkehrs auf der Eisenbahn betreffen. Dies unterliegt den Regelungen des Eisenbahngesetzes sowie der Zuständigkeit und Aufsicht der Eisenbahnaufsichtsbehörde und nicht der Arbeitsaufsichtsbehörde (Verkehrs-Arbeitsinspektorat). Zuständig ist die Oberste Eisenbahnbehörde meines Ressorts. Dieser liegen ebenfalls keine Meldungen vor.

Auf Grund der diesbezüglichen Zuständigkeit der Eisenbahnaufsichtsbehörde können daher darüber seitens der Arbeitsaufsichtsbehörde (Verkehrs-Arbeitsinspektorat) keine Unterlagen vorgelegt werden.

Frage 13:

Welche Maßnahmen werden Sie ergreifen, damit bei „Vertrauenszügen“ das Vertrauen nicht systematisch seitens der EVUs bzw. beteiligten Unternehmen im Sinne sicherheitsrelevanter Einsparungen missbraucht wird?

Antwort:

Sofern es meinen Verantwortungs- und Einflussbereich betrifft, wird auf den Aspekt der Sicherheit des Eisenbahnbetriebes größter Wert gelegt.

So haben z. B. im Rahmen der Ausstellung von Sicherheitsgenehmigungen und Sicherheitsbescheinigungen nach EisbG (gemäß Umsetzung der Richtlinie 2004/49/EG - Richtlinie über die Eisenbahnsicherheit) Eisenbahnunternehmen den Nachweis über das Vorhandensein sicherheitsrelevanter Prozesse zu erbringen.

Frage 14:

Bestehen konkret definierte „Mindestkontrolldichten“ a) im Schienengüterverkehr im allgemeinen, b) bei „Vertrauenszügen“, und wenn ja, wie hoch sind diese in absoluten Zahlen und/oder in Prozent?

Antwort:

Entsprechende Kontrollen sind vorgesehen. So ist z.B. gemäß dem AVV (Allgemeiner Vertrag für die Verwendung von Güterwagen), vormals RIV (Übereinkommen über den Austausch und die Benutzung von Güterwagen zwischen Eisenbahnverkehrsunternehmen), das Qualitätsmanagementsystem (QMS) des jeweiligen EVU, in Form von stichprobenartigen Überprüfungen, anzuwenden.

Frage 15:

Welche EU-Regelungen, die sicherheitsrelevante Inhalte für den Schienenverkehr haben, sind, a) bereits beschlossen aber in Österreich noch nicht umgesetzt, b) auf EU-Ebene in Beschlussvorbereitung oder in einem früheren Stadium der Entstehung?

Antwort:

ad a): Sicherheitsrelevante Inhalte weist die Richtlinie 2004/49/EG des Rates und des Europäischen Parlaments vom 29. April 2004 über die Eisenbahnsicherheit in der Gemeinschaft auf, deren Bestimmungen im Eisenbahngesetz 1957, BGBl I Nr 125/2006 vollinhaltlich umgesetzt worden sind.

ad b): Eine Änderung dieser Richtlinie im Rahmen des Konzeptes "Cross Acceptance" - gemeinschaftsweite Anerkennung von Genehmigungen für Eisenbahnfahrzeuge - ist noch dieses Jahr zu erwarten (Rat und Europäisches Parlament haben sich in zweiter Lesung auf einen gemeinsamen Text geeinigt).

Vor allem gemeinschaftliche Regelungen für die Zertifizierung von Wartungseinrichtungen für Güterwagen sollten weitere Fortschritte auf diesem Sektor bringen.

Mit freundlichen Grüßen


Werner Faymann

XXIV. GP.-NR

1582 /J

01. April 2009

ANFRAGE

der Abgeordneten Lausch, Villimsky
und weiterer Abgeordneter

an die Bundesministerin für Justiz
**betreffend Verbandsverantwortlichkeit der ÖBB Infrastruktur Betrieb AG für
Eisenbahnunfälle**

In der jüngeren Vergangenheit kam es zu mehreren Eisenbahnunfällen, deren Untersuchung massive Managementmängel im Eisenbahnbereich aufgedeckt hat. Deutlich erkennbar sind schwere Fehler im Verantwortungsbereich der ÖBB-Infrastruktur Betrieb AG sowie bei der „Unfalluntersuchung Fachbereich Schiene“ der Bundesanstalt für Verkehr (BMVIT) und der Eisenbahnbehörde (ebenfalls BMVIT), die in Folge erläutert werden. Zusätzlich war zu bemerken, dass sowohl das Verbandsverantwortlichkeitsgesetz, als auch das Unfalluntersuchungsgesetz mangelhaft umgesetzt werden.

Fall 1 – Glinzendorf:

Am 26.06.2007 ereignete sich an der gestörten Eisenbahnkreuzungsanlage bei Glinzendorf ein Unfall mit tödlichem Ausgang. Der ÖBB-Triebfahrzeugführer hatte den schriftlichen Vorsichtsbefehl übersehen, der eine Warnung vor der gestörten Eisenbahnschrankenanlage enthielt. Zum Unfallszeitpunkt war die Signalanlage jedoch bereits 13 Stunden defekt, der Bahnübergang war aber immer noch nicht abgesichert. Zum fraglichen Zeitpunkt war die Bewachung „ehedaldigst“ vorgeschrieben, das Fehlen dieser war kausal für den tödlichen Unfall. Der Triebfahrzeugführer wurde dennoch rechtskräftig verurteilt (404 Ur 306/07 t des Landesgerichtes Korneuburg).

Das Verkehrs-Arbeitsinspektorat gab am 29.10.2007 eine Stellungnahme ab, in der zahlreiche organisatorische Verstöße der ÖBB-Infrastruktur Betrieb AG festgestellt wurden. Diese lauten:

- Verstoß gegen die Verpflichtung zur unverzüglichen Sicherung des Bahnüberganges (§ 14 Abs. 2 und 3 Eisenbahnkreuzungsverordnung)
- Verstoß gegen die Freihaltung des vorgeschriebenen Sichtraumes (§ 7 Abs. 4 EKVO)
- unvollständige Wiedergabe der EKVO als Anlage 2 der Dienstvorschrift B6 über die Sicherung schienengleicher Eisenübergänge
- Verstöße gegen §§ 3 Abs. 1, 12 sowie 14 Abs. 5 Arbeitnehmerschutzgesetz

Dennoch wurde bis heute kein Verfahren gegen die ÖBB Infrastruktur Betriebe AG nach dem Verbandsverantwortlichkeitsgesetz eröffnet, obwohl die

Prozessverantwortlichen vorsätzlich von den Verordnungen und behördlichen Vorgaben abgewichen sind.

Fall 2 – Lochau:

Am 29.12.2006 wurden zwei Polizisten und ein Leichenbestatter in Ausübung ihres Dienstes von einem ÖBB-Triebfahrzeug nahe Lochau/Hörbranz erfasst und getötet. Der Triebfahrzeugführer wurde freigesprochen, der Disponent rechtskräftig verurteilt (6 U 278/07 b BG Bregenz). Derzeit ist das Strafverfahren gegen den Notfalleiter anhängig (6 U 214/08 t BG Bregenz).

Das Verkehrs-Arbeitsinspektorat wirft der ÖBB-Infrastruktur Betrieb AG mit seinen Schreiben vom 28.08.2007, 19.10.2007 und 26.02.2008 zahlreiche schwere Organisationsverschulden vor. Diese lauten:

- Verstoß gegen allgemeine Regelungspflichten des Arbeitgebers, Verstoß gegen allgemeine Organisationsverpflichtungen: § 3 Abs 1 ASchG,
- Lückenhafte schriftliche Betriebsanweisungen: § 14 Abs 5 ASchG
- Missachtung der Koordinationsverpflichtung des Arbeitgebers mit anderen Arbeitgebern einschließlich Maßnahmenpflicht für fremde Arbeitnehmer: § 8 Abs. 1 und 2 ASchG).

Fehlende Genehmigung des Notfallmanagements:

Das Pilotprojekt Notfallmanagement wird von Seiten der ÖBB Infrastruktur Betrieb AG seit 2005 verfolgt. Ziel ist offenbar die Einsparung der bisher Verantwortlichen. Laut § 21 a Eisenbahngesetz müssen Ausbildungen und Ausbildungsvorschriften für Funktionen im Bereich des Schienenverkehrs aufgrund der damit verbundenen Verantwortung von der Eisenbahnbehörde genehmigt werden. Bei dieser Genehmigung handelt es sich nicht bloß um einen Formalakt, sie ist vielmehr notwendig, da laut Eisenbahnverordnung nur taugliches Personal eingesetzt werden darf. Unseren Informationen zufolge hat weder die ÖBB Infrastruktur Betrieb AG eine derartige Genehmigung für die Ausbildung zum Notfalleiter eingeholt, noch hat die Eisenbahnbehörde den Vorschriften-Mangel bisher abgestellt. Ob eine derartige Genehmigung für die extrem spärliche Ausbildung überhaupt erteilt werden darf, ist darüber hinaus stark in Zweifel zu ziehen.

Die Ausbildung zum Notfalleiter war laut den uns vorliegenden Informationen in sieben Stunden abgeschlossen, als einzige Unterlage für den Notfall stand dem Notfalleiter ein Satz Powerpoint-Folien zur Verfügung. Dass nach dieser Ausbildung tatsächlich nur taugliches Personal an der entscheidenden Stelle des Notfalleiters eingesetzt wird, ist daher mehr als fraglich.

Der Inhalt des erwähnten Powerpoint-Foliensatzes ist noch dazu nicht einheitlich. Der Untersuchungsbericht der Bundesanstalt für Verkehr, Unfalluntersuchung Fachbereich Schiene vom 19. Oktober 2007 über den Fall Lochau deckt unter Punkt „12.1 Sonstige Unregelmäßigkeiten“ auf, dass die Version der Folien, die von der ÖBB Infrastruktur Betriebe AG unter dem Titel: „Notfalleitstelle ÖBB Infrastruktur Betrieb AG NB - Region West“. Übermittelt wurde, nicht mit der bei

der RVL West entnommenen Version übereinstimmt! Das, obwohl beide Versionen mit 9.2.2005 datiert sind.

Wenn einer der Foliensätze als Ausbildungsmaterial genehmigt wäre, wäre leicht zu überprüfen, ob der Notfalleiter in besagtem Fall korrekt ausgebildet wurde. Die Unterschiede betreffen nämlich genau die Zuständigkeit des Fahrdienstleiters!

Darüber hinaus ist allein die Tatsache, dass zwei unterschiedliche Versionen bestehen, eine Situation, die den Verdacht der vorsätzlichen Beweismittelfälschung weckt!

Versäumnisse der Untersuchungsanstalt:

Der Verteidiger des Notfalleiters hat bei der Volksanwaltschaft ein Überprüfungsverfahren gegen die Unfalluntersuchungsanstalt und die Eisenbahnbehörde eingeleitet. Beiden werden Versäumnisse vorgeworfen.

Der vorläufige Untersuchungsbericht hat Eingang in den Straftakt gefunden. Der Unfalluntersuchungsanstalt wird daher vorgeworfen, gegen die Veröffentlichungsvorschriften des Unfalluntersuchungsgesetzes verstoßen zu haben (§ 15 Abs 3). Auch soll der übermittelte vorläufige Untersuchungsbericht grob unrichtig sein und wichtige Stellungnahmen nur verkürzt bzw. verfälscht wiedergeben. Dass der vorläufige Untersuchungsbericht trotz Nichtigkeit dennoch im Strafverfahren gegen Triebfahrzeugführer und Disponenten verwendet wurde, wird darüber hinaus als Verstoß gegen § 5 Abs 2 und 5 Unfalluntersuchungsgesetz gewertet.

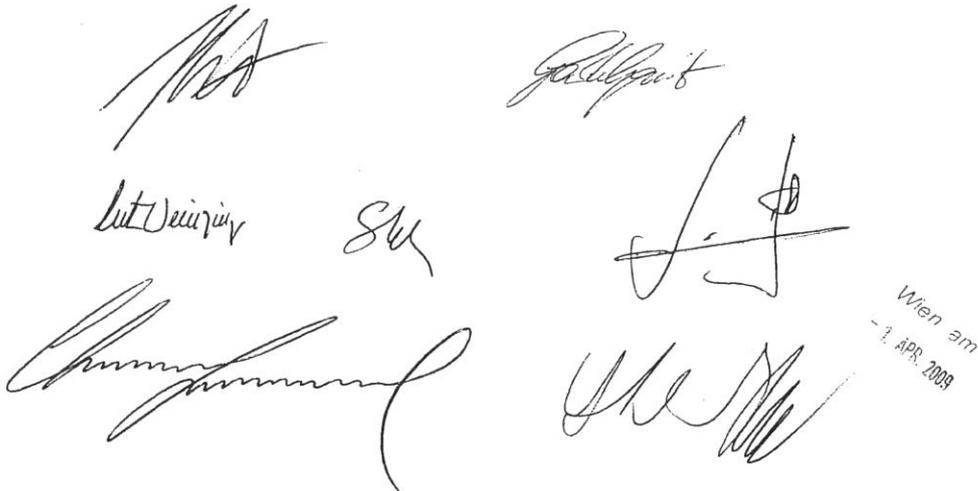
Zusätzlich wird der Vorwurf erhoben, dass das Unfalluntersuchungsgesetz richtlinienwidrig umgesetzt wurde. Die Nähe von Mitgliedern der Unfalluntersuchungsanstalt zur ÖBB-Infrastruktur Betrieb AG wird angeprangert, was als Grund dafür angesehen wird, dass die Sichtweise der Verkehrsunternehmen nicht angemessen im Bericht berücksichtigt wurde.

In diesem Zusammenhang richten die unterfertigten Abgeordneten an die Bundesministerin für Justiz folgende

Anfrage:

- 1) Wie viele Strafverfahren nach dem Verbandsverantwortlichkeitsgesetz waren seit Inkrafttreten anhängig, aufgeschlüsselt nach Jahren?
- 2) Wie viele Strafverfahren nach dem Verbandsverantwortlichkeitsgesetz waren seit Inkrafttreten gegen Unternehmen mit Staatsbeteiligung anhängig, aufgeschlüsselt nach Jahren und Unternehmen?
- 3) Wie viele Strafverfahren nach dem Verbandsverantwortlichkeitsgesetz waren seit Inkrafttreten Jahren gegen den ÖBB Konzern anhängig, aufgeschlüsselt nach Jahren und Unternehmen?

- 4) Wie viele Strafverfahren nach dem Verbandsverantwortlichkeitsgesetz waren seit Inkrafttreten gegen die ÖBB Infrastruktur Betrieb AG anhängig?
- 5) Sind den Anklagebehörden in den beiden konkreten Fällen die in der Einleitung geschilderten Sachverhalte bekannt?
- 6) Beabsichtigen die Anklagebehörden in den beiden konkreten Fällen Strafverfahren nach dem Verbandsverantwortlichkeitsgesetz gegen die ÖBB-Infrastruktur Betrieb AG einzuleiten?
- 7) Wenn nein, warum nicht?
- 8) Haben die Anklagebehörden in den beiden konkreten Fällen die Stellungnahmen des Verkehrs-Arbeitsinspektorats im Verfahren berücksichtigt bzw. beabsichtigen sie dies zu tun?
- 9) Wenn nein, warum nicht?
- 10) Wurden in den beiden konkreten Fällen vorläufige Untersuchungsberichte der Unfalluntersuchungsanstalt als Beweismittel zugelassen?
- 11) Falls ja, wurden diese inhaltlich verifiziert?
- 12) Sind diese als Beweismittel zulässig?
- 13) Wurden in den beiden konkreten Fällen endgültige Untersuchungsberichte der Unfalluntersuchungsanstalt als Beweismittel zugelassen?
- 14) Falls ja, wurden diese inhaltlich verifiziert?
- 15) Sind diese als Beweismittel zulässig?

The bottom section of the document contains several handwritten signatures and a date stamp. On the left, there are three distinct signatures. In the center, there are two smaller signatures, one of which appears to be 'SK'. On the right, there is a large signature and a date stamp that reads 'Wien am 1. APR. 2009'.

1614/AB XXIV. GP

Eingelangt am 29.05.2009

Dieser Text wurde elektronisch übermittelt. Abweichungen vom Original sind möglich.

BM für Justiz

Anfragebeantwortung

DIE BUNDESMINISTERIN
FÜR JUSTIZ
BMJ-Pr7000/0112-Pr 1/2009

An die

Frau Präsidentin des Nationalrates

W i e n

zur Zahl 1582/J-NR/2009

Der Abgeordnete zum Nationalrat Christian Lausch und weitere Abgeordnete haben an mich eine schriftliche Anfrage betreffend „Verbandsverantwortlichkeit der ÖBB Infrastruktur Betrieb AG für Eisenbahnunfälle“ gerichtet.

Ich beantworte diese Anfrage wie folgt:

Zu 1:

2006: 17

2007: 36

2008: 38

2009: bislang 7

Zu 2:

2006: 1

2007: 4

2008: 2

http://www.parlament.gv.at/PAKT/VHG/XXIV/AB/AB_01614/fnameorig_160134.html 29.04.2013

2009: bislang keines

Im Hinblick auf die auch gegenüber juristischen Personen bestehende Verpflichtung zur Wahrung des Datenschutzes und der Amtsverschwiegenheit ersuche ich jedoch um Verständnis dafür, dass ich von der Nennung der Namen der betroffenen Unternehmen mit Staatsbeteiligung Abstand nehme.

Zu 3 und 4:

Im Hinblick auf die auch gegenüber juristischen Personen bestehende Verpflichtung zur Wahrung des Datenschutzes und der Amtsverschwiegenheit ersuche ich um Verständnis dafür, dass ich von der Beantwortung dieser Fragen absehen muss.

Zu 5:

Ja.

Zu 6 und 7:

In beiden Fällen wurden Verfahren eingeleitet.

Zu 8 und 9:

Im Fall 1 – Glinzendorf – nahm schon die Anzeige auf entsprechende Erhebungen des Verkehrsarbeitsinspektorates Bezug.

Im Fall 2 – Lochau: Im Hinblick darauf, dass sich diese Fragen auf eine Strafsache nach dem Verbandsverantwortlichkeitsgesetz beziehen, die sich noch im Stadium offener Ermittlungen befindet, und das Ermittlungsverfahren gemäß § 12 StPO nicht öffentlich ist, ersuche ich um Verständnis dafür, dass mir eine Beantwortung nicht möglich ist, weil dadurch einerseits Rechte der Verfahrensbeteiligten verletzt und andererseits der Erfolg der Ermittlungen gefährdet werden könnte.

Zu 10,11, 13 und 14:

Im Fall 1 – Glinzendorf – ist ein vorläufiger Untersuchungsbericht der Unfalluntersuchungsanstalt im Ermittlungsakt nicht enthalten, ob er sich im Hv-Akt befindet, konnte von der zuständigen Staatsanwaltschaft nicht verifiziert werden.

Im Fall 2 – Lochau: Ich verweise hiezu auf die Antwort zu den Fragen 8. und 9.

Zu 12 und 15:

Gemäß § 5 Abs. 1 und 2 des Unfalluntersuchungsgesetzes haben Untersuchungen nach den Bestimmungen dieses Gesetzes als ausschließliches Ziel die Feststellung der Ursache des Vorfalles, um Sicherheitsempfehlungen ausarbeiten zu können, die zur Vermeidung gleichartiger Vorfälle in der Zukunft beitragen können. Die Untersuchungen nach dem Unfalluntersuchungsgesetz dürfen nicht darauf abzielen, die Schuld- oder Haftungsfrage zu klären. Gemäß § 15 Abs. 2 Z 7 des Unfalluntersuchungsgesetzes hat sich daher der Bericht auf die Feststellung der Ursachen oder wahrscheinlichen Ursachen des Vorfalles

http://www.parlament.gv.at/PAKT/VHG/XXIV/AB/AB_01614/fnameorig_160134.html 29.04.2013

nach Maßgabe dieses Ziels zu beschränken. Die Klärung individueller oder verbandsverantwortungsrechtlicher Schuld- und Haftungsfragen ist daher kein zulässiger Gegenstand der Untersuchungen der Unfalluntersuchungsstelle.

§ 15 Abs. 5 des Unfalluntersuchungsgesetzes normiert ein Beweisverwertungsverbot über den Inhalt des Untersuchungsberichts, soweit er Feststellungen über die Ursachen oder wahrscheinlichen Ursachen des Vorfalls zum Nachteil des Beschuldigten im Strafverfahren enthält. Dieses Beweisverwertungsverbot ist einem Nichtigkeitsgrund gemäß § 281 Abs. 1 Z 3 StPO gleichzuhalten (vgl. Ratz, WK-StPO § 281 Rz 193) und soll sicherstellen, dass sich der Untersuchungsbericht tatsächlich auf die im § 5 Abs. 2 des Unfalluntersuchungsgesetzes umschriebenen Zielsetzungen beschränkt und nicht vom Strafgericht zu lösende Fragen vorwegnimmt.

. Mai 2009

(Mag. Claudia Bandion-Ortner)

http://www.parlament.gv.at/PAKT/VHG/XXIV/AB/AB_01614/fnameorig_160134.html 29.04.2013

XXIV. GP.-NR

1581 J

01. April 2009

ANFRAGE

der Abgeordneten Lausch, Villimsky
und weiterer Abgeordneter

an die Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie
betreffend Pilotprojekt Notfallmanagement der ÖBB Infrastruktur Betrieb AG

Das Pilotprojekt Notfallmanagement wird von Seiten der ÖBB Infrastruktur Betrieb AG seit 2005 verfolgt. Die überhastete Einsparung von Fahrdienstleitern, die eine bessere Lösung verhinderte, machte die schlecht vorbereitete Einrichtung des Notfallmanagements nötig. Laut § 21 a Eisenbahngesetz müssen Ausbildungen und Ausbildungsvorschriften für Funktionen im Bereich des Schienenverkehrs aufgrund der damit verbundenen Verantwortung von der Eisenbahnbehörde genehmigt werden. Bei dieser Genehmigung handelt es sich nicht bloß um einen Formalakt, sie ist vielmehr notwendig, da laut Eisenbahnverordnung nur taugliches Personal eingesetzt werden darf. Unseren Informationen zufolge hat weder die ÖBB Infrastruktur Betrieb AG eine derartige Genehmigung für die Ausbildung zum Notfalleiter eingeholt, noch hat die Eisenbahnbehörde den Vorschriften-Mangel bisher abgestellt.

Das Fehlen der besagten Genehmigung fällt gleich aus zwei Gründen in die Verantwortlichkeit Ihres Ministeriums. Einerseits hat das Ministerium die Aufsicht und damit die Verantwortung zur Überwachung, andererseits ist das BMVIT auch der oberste Eigentümervertreter und ist daher auch zum Handeln aufgerufen.

Ob eine derartige Genehmigung für die extrem spärliche Ausbildung überhaupt erteilt werden darf, ist darüber hinaus stark in Zweifel zu ziehen. Die Ausbildung zum Notfallmanager war laut den uns vorliegenden Informationen in sieben Stunden abgeschlossen, als einzige Unterlage für den Notfall stand dem Notfalleiter ein Satz Powerpoint-Folien zur Verfügung. Dass nach dieser Ausbildung tatsächlich nur taugliches Personal an der entscheidenden Stelle des Notfalleiters eingesetzt wird, ist daher mehr als fraglich.

Unseren Informationen zufolge fällt dem Notfalleiter lediglich administrative, jedoch keine operative Verantwortung zu. Im Fall Lochau konnte sogar die explizite Anordnung von Notfallübungen nachgewiesen werden. Es haben dennoch keine Notfallübungen stattgefunden, was eine Gefahr für die Eisenbahn, ihre Kunden, aber auch für Anrainer und Einsatzkräfte darstellt. Die Funktion des Notfalleiters wurde weder in die Betriebsvorschrift, noch in die Unfallvorschrift implementiert. Daraus ist klar zu erkennen, dass das System Notfalleiter keineswegs nur eine Ausführungsbestimmung zur Betriebsvorschrift war bzw. ist. Vielmehr handelt es sich dabei um eine neue Arbeitsmethode, die daher der Genehmigungspflicht nach § 21 a Eisenbahngesetz unterliegt. Schlussendlich fehlt die Arbeitsplatzevaluierung der Notfalleitstellen völlig.

Wie aus den Gerichtsakten hervorgeht, hat das Verkehrs-Arbeitsinspektorat der ÖBB-Infrastruktur Betrieb AG mit seinen Schreiben vom 28.08.2007, 19.10.2007

und 26.02.2008 zahlreiche schwere Organisationsverschulden vorgeworfen. Daraus resultierend wurde der klare Auftrag erteilt, den den Rechtsvorschriften entsprechenden Zustand herzustellen. Dabei geht es konkret um die generelle Regelung über die zu treffenden Schutzmaßnahmen beim Einsatz bahnfremder Dritter im Gefahrenraum der Geleise unter Berücksichtigung der Grundsätze der Gefahrenverhütung, über die organisatorische Umsetzung der Schutzmaßnahmen und über die Umsetzung der Koordination mit den beteiligten Arbeitgebern. Wie dem Gerichtsakt zu entnehmen, war über die getroffenen Maßnahmen dem Verkehrs-Arbeitsinspektorat zu berichten, die generelle Regelung war dem Verkehrs-Arbeitsinspektorat vorzulegen. Selbst mehr als 14 Monate nach dem Anlassfall lagen die eingeforderten Unterlagen immer noch nicht vor, fraglich ist, ob die geforderten Regelungen überhaupt getroffen wurden. Dabei ist hervorzuheben, dass das Verkehrs-Arbeitsinspektorat allein tätig wurde und versuchte, einen ordnungsgemäßen Zustand herzustellen. Von Seiten der eisenbahnpolizeilichen Abteilungen wurde bis dato nichts unternommen!

In diesem Zusammenhang richten die unterfertigten Abgeordneten an die Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie folgende

Anfrage:

- 1) Seit wann existiert die Funktion des Notfallleiters?
- 2) Wie lauten die Ausbildungsvorschriften für die Ausbildung zum Notfallleiter?
- 3) Welche Ausbildungszeit ist in den Ausbildungsvorschriften vorgesehen?
- 4) Welche Ausbildungsinhalte sind in den Ausbildungsvorschriften verankert?
- 5) Wie wurden die Ausbildungsinhalte festgelegt (Art des Ermittlungsverfahrens)?
- 6) Sind Ausbildungsvorschriften und die Ausbildung zum Notfallleiter nach § 21 a Eisenbahngesetz genehmigungspflichtig?
- 7) Wenn nein, warum nicht?
- 8) Wurde um Genehmigung der Ausbildungsvorschriften und der Ausbildung zum Notfallleiter angesucht?
- 9) Wenn ja, wann wurde durch welche Stelle angesucht?
- 10) Wenn nein, warum wurde dies unterlassen?
- 11) Wurden Ausbildungsvorschriften und die Ausbildung zum Notfallleiter durch die Eisenbahnbehörde genehmigt?
- 12) Wenn ja, wann?

- 13) Wenn nein, warum nicht?
- 14) Welche Ausbildungen für Funktionen im Verantwortungsbereich der ÖBB Infrastruktur Betrieb AG sind nach § 21 a Eisenbahngesetz genehmigt?
- 15) Seit wann werden die angeführten Ausbildungen vorgenommen, aufgelistet nach Datum und Ausbildung?
- 16) Wann wurde die Genehmigung für die angeführten Ausbildungen erteilt, aufgelistet nach Datum und Ausbildung?
- 17) Gibt es weitere Ausbildungen für Funktionen im Verantwortungsbereich der ÖBB Infrastruktur Betrieb AG, die nach § 21 a Eisenbahngesetz genehmigungspflichtig sind, jedoch über keine Genehmigung verfügen?
- 18) Für welche Eisenbahnberufe ist eine Mindestausbildungsdauer vorgeschrieben, aufgelistet nach Beruf und Mindestausbildungsdauer?
- 19) Wie lange dauert die Ausbildung der oben genannten Eisenbahnberufe in der Praxis?
- 20) Wie lange dauert die Ausbildung zum Notfalleiter?
- 21) Welche Lehrunterlagen stehen für die Ausbildung zum Notfalleiter zur Verfügung?
- 22) Wie viele Personen wurden seit 2005 zum Notfalleiter ausgebildet?
- 23) Fällt dem Notfalleiter im Notfall operative Verantwortung zu?
- 24) Wie häufig müssen Notfälle zumindest geübt werden?
- 25) Wie häufig wurden seit 2005 Notfallübungen vorgenommen, aufgeschlüsselt nach Datum, Ort und beteiligten Einsatzkräften?
- 26) Wurde die Funktion des Notfalleiters in die Betriebsvorschrift implementiert?
- 27) Wenn ja, wann und in welcher Form?
- 28) Wenn nein, warum nicht?
- 29) Wurde die Funktion des Notfalleiters in die Unfallvorschrift implementiert?
- 30) Wenn ja, wann und in welcher Form?
- 31) Wenn nein, warum nicht?
- 32) Welche Notfalleitstellen existieren in Österreich?
- 33) Nach welchen Kriterien wurden die Notfalleitstellen ausgewählt?

- 34) Nach welchen Kriterien wurden die Notfallleitstellen genehmigt?
- 35) Mit wie vielen Personen sind die Notfallleitstellen besetzt, aufgeschlüsselt nach Notfallleitstellen?
- 36) Fand eine Arbeitsplatzevaluierung der Notfallleitstellen statt?
- 37) Wenn ja, wann, aufgeschlüsselt nach Notfallleitstellen?
- 38) Wenn nein, warum nicht?
- 39) Hat die ÖBB Infrastruktur Betrieb AG die Verantwortung für die durch das Verkehrs-Arbeitsinspektorat kritisierten Organisationsverfehlungen übernommen?
- 40) Existiert eine generelle Regelung über die zu treffenden Schutzmaßnahmen beim Einsatz bahnfremder Dritter im Gefahrenraum der Geleise unter Berücksichtigung der Grundsätze der Gefahrenverhütung?
- 41) Wenn ja, ist diese Regelung mit den Einsatzkräften abgestimmt?
- 42) Wenn ja, seit wann und in welcher Form?
- 43) Wenn nein, warum nicht?
- 44) Existiert eine generelle Regelung über die organisatorische Umsetzung der Schutzmaßnahmen beim Einsatz bahnfremder Dritter im Gefahrenraum der Geleise unter Berücksichtigung der Grundsätze der Gefahrenverhütung?
- 45) Wenn ja, seit wann und in welcher Form?
- 46) Wenn nein, warum nicht?
- 47) Existiert eine generelle Regelung über die Umsetzung der Koordination mit den beteiligten Arbeitgebern beim Einsatz bahnfremder Dritter im Gefahrenraum der Geleise unter Berücksichtigung der Grundsätze der Gefahrenverhütung?
- 48) Wenn ja, seit wann und in welcher Form?
- 49) Wenn nein, warum nicht?
- 50) Wird die Koordination mit bahnfremden Dritten regelmäßig geübt?
- 51) Wenn ja, wann fanden diese Übungen statt, aufgeschlüsselt nach Datum und beteiligten Einsatzkräften?
- 52) In welchem Zeitraum muss ein Bahnübergang mit defekter Signalanlage spätestens gesichert sein?
- 53) In welchem Zeitraum musste ein Bahnübergang mit defekter Signalanlage am 1.1.2007 spätestens gesichert sein?

- 54) Gab es zu einem Zeitpunkt vor 2007 bereits Vorschriften, die eine Sicherung in einem konkreten bzw. kürzeren Zeitraum vorschrieben?
- 55) Wenn ja, wann, aus welchem Grund und durch wen wurden diese Regelungen jeweils aufgehoben?
- 56) Welche konkreten Verbesserungen wurden seit der Kritik des Verkehrs-Arbeitsinspektorats in den kritisierten Bereichen vorgenommen?
- 57) Welche Aktivitäten wurden von der Eisenbahnaufsicht gesetzt?



The image shows several handwritten signatures and initials in black ink. There are five distinct marks: a large stylized signature on the left, a signature 'Gullgat' at the top right, a signature 'Sley' in the middle, a signature 'KJ' on the right, and a large signature 'Chun...' at the bottom right.

Wien am
-1. APR. 2009

1638/AB XXIV. GP

Eingelangt am 29.05.2009

Dieser Text ist elektronisch textinterpretiert. Abweichungen vom Original sind möglich.

BM für Verkehr, Innovation und Technologie

Anfragebeantwortung

GZ. BMVIT-10.000/0017-I/PR3/2009

DVR:0000175

An die
Präsidentin des Nationalrats
Mag.^a Barbara PRAMMER
Parlament
1017 W i e n

Wien, am . Mai 2009

Sehr geehrte Frau Präsidentin!

Der Abgeordnete zum Nationalrat Lausch und weitere Abgeordnete haben am 1. April 2009 unter der **Nr. 1581/J** an mich eine schriftliche parlamentarische Anfrage betreffend Pilotprojekt Notfallmanagement der ÖBB-Infrastruktur Betrieb AG gerichtet.

Diese Anfrage beantworte ich nach Einholung der Auskünfte von den ÖBB wie folgt:

Zu Frage 1:

- *Seit wann existiert die Funktion des Notfallleiters?*

Wie mir die ÖBB mitteilen, sind die Aufgaben des Notfallmanagements bei außergewöhnlichen Ereignissen ein Teilbereich der Gesamtaufgaben eines Fahrdienstleiters.

Die Bezeichnung „Notfallleiter“ existiert innerhalb der ÖBB-Infrastruktur Betrieb AG seit 2006. Die Notfallleiter sind mit ihren Aufgabenstellungen als ausgebildete Fahrdienstleiter

Dieser Text ist elektronisch textinterpretiert. Abweichungen vom Original sind möglich.

mit jahrelanger Erfahrung im Betriebsdienst bestens vertraut. Bereits vor 2006 wirkten für Notfälle spezialisierte Mitarbeiter der betriebslenkenden Stellen mit Ausbildung und Berufserfahrung eines Fahrdienstleiters an der Bewältigung von Aufgaben des Notfallmanagements mit.

Zu Frage 2:

- *Wie lauten die Ausbildungsvorschriften für die Ausbildung zum Notfalleiter?*

Voraussetzung für die Wahrnehmung der Aufgaben des Notfallmanagements ist gemäß ÖBB eine erfolgreich abgeschlossene Ausbildung zum Fahrdienstleiter.

Zu Frage 3:

- *Welche Ausbildungszeit ist in den Ausbildungsvorschriften vorgesehen?*

Die Ausbildungszeit für Fahrdienstleiter beträgt laut Auskunft der ÖBB 120 Schulungstage.

Zu Frage 4:

- *Welche Ausbildungsinhalte sind in den Ausbildungsvorschriften verankert?*

Die Ausbildungsinhalte in den Ausbildungsvorschriften umfassen alle betrieblich relevanten Normen gemäß den behördlich genehmigten Dienstvorschriften. Dazu zählt unter anderem das Notfallmanagement gemäß behördlich genehmigter ZSB 26 und der dazu ergangenen Dienstanweisung.

Zu Frage 5:

- *Wie wurden die Ausbildungsinhalte festgelegt (Art des Ermittlungsverfahrens)?*

Wie mir die ÖBB mitteilen, sind Ziele, Abläufe und Inhalte in den Ausbildungsplänen für die betriebliche Funktion Fahrdienstleiter festgelegt.

Zu den Fragen 6, 7 und 10 bis 13:

- *Sind Ausbildungsvorschriften und die Ausbildung zum Notfalleiter nach § 21 a Eisenbahngesetz genehmigungspflichtig?*
- *Wenn nein, warum nicht?*
- *Wenn nein, warum wurde dies unterlassen?*
- *Wurden Ausbildungsvorschriften und die Ausbildung zum Notfalleiter durch die Eisenbahnbehörde genehmigt?*
- *Wenn ja, wann?*
- *Wenn nein, warum nicht?*

Dieser Text ist elektronisch textinterpretiert. Abweichungen vom Original sind möglich.

Der Notfalleiter ist eine Funktion eines Betriebsbediensteten. Die fachlichen Voraussetzungen für diese Funktion sind eine erfolgreich abgeschlossene Ausbildung, in Theorie und Praxis, als Fahrdienstleiter. Eine eigene Ausbildungsvorschrift für die Funktion Notfalleiter ist daher nicht erforderlich.

Zu den Fragen 8 und 9:

- *Wurde um Genehmigung der Ausbildungsvorschriften und der Ausbildung zum Notfalleiter angesucht?*
- *Wenn ja, wann wurde durch welche Stelle angesucht?*

Das Notfallmanagement ist ein Teilbereich der Gesamtaufgaben eines Fahrdienstleiters. Es war daher nicht erforderlich, gesondert um Genehmigung für die Ausbildungsvorschriften zum Notfalleiter anzusuchen.

Zu den Fragen 14 bis 17:

- *Welche Ausbildungen für Funktionen im Verantwortungsbereich der ÖBB Infrastruktur Betrieb AG sind nach § 21 a Eisenbahngesetz genehmigt?*
- *Seit wann werden die angeführten Ausbildungen vorgenommen, aufgelistet nach Datum und Ausbildung?*
- *Wann wurde die Genehmigung für die angeführten Ausbildungen erteilt, aufgelistet nach Datum und Ausbildung?*
- *Gibt es weitere Ausbildungen für Funktionen im Verantwortungsbereich der ÖBB Infrastruktur Betrieb AG, die nach § 21 a Eisenbahngesetz genehmigungspflichtig sind, jedoch über keine Genehmigung verfügen?*

§ 21a Eisenbahngesetz normiert, dass das Verhalten einschließlich der Ausbildung der Eisenbahnbediensteten durch das Unternehmen zu regeln ist.

Nachstehende Ausbildungen gemäß §21a Eisenbahngesetz wurden wie folgt genehmigt:

- Richtlinie für die Ausbildung, die Prüfung, den Einsatz, das Verhalten, die Unterweisungen und die Nachprüfungen der Triebfahrzeugführer bei den ÖBB (Richtlinie für Triebfahrzeugführer gemäß der TFVO), genehmigt am 15. Mai 2000.

- Richtlinie für die Ausbildung, die Prüfung, den Einsatz, das Verhalten, die Unterweisungen, Überprüfungen sowie die Nachprüfungen der Fahrzeugprüfer, Wagenmeister und Bremsenschlosser bei den ÖBB (Richtlinie für Wagenmeister), genehmigt am 03. Juli 2003.

Wie mir die ÖBB mitteilen, werden die Ausbildungen seit Inkrafttreten der jeweiligen Ausbildungsvorschriften vorgenommen.

Zu Frage 18:

- *Für welche Eisenbahnberufe ist eine Mindestausbildungsdauer vorgeschrieben, aufgelistet nach Beruf und Mindestausbildungsdauer?*

Dieser Text ist elektronisch textinterpretiert. Abweichungen vom Original sind möglich.

Wie mir die ÖBB mitteilen ist die Aufzählung der Eisenbahnberufe samt Ausbildungsdauer in der jeweiligen Ausbildungsvorschrift beschrieben.

Zu Frage 19:

- *Wie lange dauert die Ausbildung der oben genannten Eisenbahnberufe in der Praxis?*

Die Ausbildungsdauer entspricht gemäß ÖBB auch in der Praxis den Vorgaben der jeweiligen Ausbildungsvorschrift.

Zu Frage 20:

- *Wie lange dauert die Ausbildung zum Notfalleiter?*

Die Ausbildung zum Fahrdienstleiter, die das Notfallmanagement beinhaltet, dauert nach Auskunft der ÖBB 120 Schulungstage. Darüber hinaus werden Mitarbeiter des Betriebsdienstes laufend weitergebildet. Für Fahrdienstleiter beträgt das Ausmaß der Weiterbildung mindestens 16 Stunden/Jahr, für Mitarbeiter der betriebslenkenden Stellen (Disponenten und Notfalleiter) acht Stunden/Jahr.

Zu Frage 21:

- *Welche Lehrunterlagen stehen für die Ausbildung zum Notfalleiter zur Verfügung?*

Relevant für Notfalleiter sind gemäß Mitteilung der ÖBB sämtliche betrieblichen Normen, insbesondere die Dienstvorschriften V3 und ZSB 26 sowie das Handbuch 852.01 „Notfallmanagement“.

Zu Frage 22:

- *Wie viele Personen wurden seit 2005 zum Notfalleiter ausgebildet?*

Die Ausbildung zum Fahrdienstleiter umfasst - wie mir die ÖBB mitteilen - auch die Aufgaben des Notfallmanagements. Somit sind sämtliche Fahrdienstleiter mit den Aufgaben des Notfallmanagements vertraut.

In den betriebslenkenden Stellen ist täglich rund um die Uhr ein Mitarbeiter (Notfalleiter) ausschließlich für die Abhandlung von Notfällen abgestellt. Anlässlich der betrieblichen Weiterbildung wird bei diesen Mitarbeitern besonders auf die Vertiefung notfallrelevanter Bestimmungen geachtet. Derzeit sind österreichweit rund 60 Personen mit den Aufgaben eines Notfalleiters betraut.

Dieser Text ist elektronisch textinterpretiert. Abweichungen vom Original sind möglich.

Zu Frage 23:

- *Fällt dem Notfalleiter im Notfall operative Verantwortung zu?*

Gemäß Auskunft der ÖBB ist für die Umsetzung betrieblicher Maßnahmen in Notfällen der für den Notfallbereich örtlich zuständige Fahrdienstleiter operativ zuständig.

Zu Frage 24:

- *Wie häufig müssen Notfälle zumindest geübt werden?*

Gemäß der ÖBB Dienstvorschrift ZSB 26 (Zusatzbestimmungen zur Signal- und zur Betriebsvorschrift – Notfallmanagement, Vorfalldiagnostik) ist mindestens einmal jährlich ein Notfalltraining (ggf. auch im Zusammenhang mit einer Übung bzw. einem Probealarm) in jedem Notfallbereich abzuhalten. Zusätzlich zu Übung bzw. Notfalltraining haben Infrastrukturbetreiber mindestens einmal jährlich einen Probealarm in jeder Netzbetriebs-Region durchzuführen.

Zu Frage 25:

- *Wie häufig wurden seit 2005 Notfallübungen vorgenommen, aufgeschlüsselt nach Datum, Ort und beteiligten Einsatzkräften?*

Gemäß Auskunft der ÖBB wurden 285 Notfallübungen und Probealarme mit Einsatzkräften und Hilfsorganisationen durchgeführt. Zusätzlich dazu erfolgten 1.926 betriebsinterne Notfalltrainings.

Zu den Fragen 26 bis 31:

- *Wurde die Funktion des Notfalleiters in die Betriebsvorschrift implementiert?*
- *Wenn ja, wann und in welcher Form?*
- *Wenn nein, warum nicht?*
- *Wurde die Funktion des Notfalleiters in die Unfallvorschrift implementiert?*
- *Wenn ja, wann und in welcher Form?*
- *Wenn nein, warum nicht?*

Das Notfallmanagement ist ein Teilbereich der behördlich genehmigten ÖBB Betriebsvorschriften. Die darin enthaltenen Ausführungsbestimmungen sind vom Fahrdienstleiter einzuhalten. Für die Ausübung der Funktion „Notfalleiter“ sind die fachlichen Voraussetzungen - wie bereits in der Beantwortung zu den Fragepunkten 6ff ausgeführt - nachzuweisen. Mindestvoraussetzung für die Mitarbeit in einer betriebslenkenden Stelle als Notfalleiter ist daher eine erfolgreich abgeschlossene Ausbildung zum Fahrdienstleiter. Somit sind die Ausführungsbestimmungen der ÖBB Betriebsvorschriften, insbesondere der ÖBB Dienstvorschrift V3 (Betriebsvorschrift) und der ÖBB Dienstvorschrift ZSB 26

Dieser Text ist elektronisch textinterpretiert. Abweichungen vom Original sind möglich.

(Zusatzbestimmungen zur Signal- und zur Betriebsvorschrift – Notfallmanagement, Vorfalluntersuchung), vom Notfalleiter einzuhalten.

Die Aufgaben des Notfalleiters sind den Ausführungsbestimmungen zur ÖBB Dienstvorschrift ZSB 26 (Zusatzbestimmungen zur Signal- und zur Betriebsvorschrift – Notfallmanagement, Vorfalluntersuchung) zu entnehmen.

Gemäß Auskunft der ÖBB ist die ZSB 26 mit 9. Dezember 2007 in Kraft getreten. Bis zum Inkrafttreten der ZSB 26 waren die DV V26 bzw. die DA Notfallmanagement anzuwenden.

Die in Notfällen zu treffenden Maßnahmen ergeben sich aus der Dienstvorschrift ZSB 26 bzw. den dazu ergangenen Ausführungsbestimmungen. Diese beinhalten auch die Aufgaben des Notfalleiters.

Zu Frage 32:

- *Welche Notfalleitstellen existieren in Österreich?*

Notfalleitstellen befinden sich gemäß Auskunft der ÖBB in Innsbruck, Linz, Salzburg, Villach und Wien.

Zu Frage 33:

- *Nach welchen Kriterien wurden die Notfalleitstellen ausgewählt?*

Wie mir die ÖBB mitteilen verfügt jede betriebslenkende Stelle auch über eine Notfalleitstelle.

Zu Frage 34:

- *Nach welchen Kriterien wurden die Notfalleitstellen genehmigt?*

Eine Notfalleitstelle ist - wie mir die ÖBB mitteilen - ein Teilbereich der jeweiligen betriebslenkenden Stelle. Eine gesonderte behördliche Genehmigung ist nicht erforderlich.

Zu Frage 35:

- *Mit wie vielen Personen sind die Notfalleitstellen besetzt, aufgeschlüsselt nach Notfalleitstellen?*

Jede Notfalleitstelle ist gemäß Auskunft der ÖBB rund um die Uhr mit einem Notfalleiter besetzt.

Frage 36:

- *Fand eine Arbeitsplatzevaluierung der Notfalleitstellen statt?*

Dazu teilen mir die ÖBB mit, dass eine Arbeitsplatzevaluierung der Notfalleitstellen stattfand.

Dieser Text ist elektronisch textinterpretiert. Abweichungen vom Original sind möglich.

Zu den Fragen 37 und 38:

- *Wenn ja, wann, aufgeschlüsselt nach Notfalleitstellen?*
- *Wenn nein, warum nicht?*

Die Evaluierungen erfolgten gemäß Auskunft der ÖBB wie folgt:

<u>Betriebslenkende Stelle</u>	<u>Datum der letzten Evaluierung</u>
Regionale Verkehrsleitung Ost (RVL Ost):	02. März 2009
Regionale Verkehrsleitung West:	20. Oktober 2008*
Regionale Verkehrsleitung Süd:	04. Februar 2008
Regionale Verkehrsleitung Nord:	21. November 2008
Regionale Verkehrsleitung Mitte:	01. Oktober 2008

*In der regionalen Verkehrsleitung West (mit Notfalleitstelle Innsbruck) wurde die letzte Arbeitsplatzevaluierung vor dem Unfall bei Lochau-Hörbranz am 20. September 2006 durchgeführt; nach diesem Unfall fand eine weitere Evaluierung am 12. Jänner 2007 statt.

Zu Frage 39:

- *Hat die ÖBB Infrastruktur Betrieb AG die Verantwortung für die durch das Verkehrs-Arbeitsinspektorat kritisierten Organisationsverfehlungen übernommen?*

Die ÖBB-Infrastruktur Betrieb AG wurden vom Verkehrs-Arbeitsinspektorat (VAI) mit den in der parlamentarischen Anfrage zitierten Schreiben im Zusammenhang mit dem tödlichen Unfall von zwei Polizisten und einem Bestatter am 29. Dezember 2006 bei Lochau-Hörbranz gemäß ÖBB aufgefordert, nachstehende generelle Regelungen zu treffen und vorzulegen:

- Generelle Regelung über die zu treffenden Schutzmaßnahmen beim Einsatz bahnfremder Dritter im Gefahrenraum der Gleise unter Berücksichtigung der Grundsätze der Gefahrenverhütung

- Generelle Regelung über die organisatorische Umsetzung der Schutzmaßnahmen beim Einsatz bahnfremder Dritter im Gefahrenbereich der Gleise

- Generelle Regelung über die Umsetzung der Koordination mit den beteiligten Arbeitgebern beim Einsatz bahnfremder Dritter im Gefahrenraum der Gleise

Die ÖBB-Infrastruktur Betrieb AG hat über die getroffenen Maßnahmen umfassend berichtet (vgl. Beilagen 1 und 2).

Dieser Text ist elektronisch textinterpretiert. Abweichungen vom Original sind möglich.

Zu Frage 40:

- *Existiert eine generelle Regelung über die zu treffenden Schutzmaßnahmen beim Einsatz bahnfremder Dritter im Gefahrenraum der Geleise unter Berücksichtigung der Grundsätze der Gefahrenverhütung?*

Die allgemeinen Pflichten eines Eisenbahnunternehmens finden sich in § 19 EisbG 1957. Zu Schutzmaßnahmen beim Einsatz bahnfremder Dritter finden sich die Aufgaben und Zuständigkeiten weiters in den bezughabenden Bestimmungen der Dienstvorschriften, wie z.B. Gleissperren gemäß ÖBB Dienstvorschrift V3 (Betriebsvorschrift) oder Sicherungsmaßnahmen und Verständigungen gemäß ÖBB Dienstvorschrift ZSB 26 (Zusatzbestimmungen zur Signal- und zur Betriebsvorschrift – Notfallmanagement, Vorfalluntersuchung) sowie ÖBB Dienstanweisungen (z.B. Handbuch Notfallmanagement und Vorfalluntersuchung).

Zu den Fragen 41 bis 49:

- *Wenn ja, ist diese Regelung mit den Einsatzkräften abgestimmt?*
- *Wenn ja, seit wann und in welcher Form?*
- *Wenn nein, warum nicht?*
- *Existiert eine generelle Regelung über die organisatorische Umsetzung der Schutzmaßnahmen beim Einsatz bahnfremder Dritter im Gefahrenraum der Geleise unter Berücksichtigung der Grundsätze der Gefahrenverhütung?*
- *Wenn ja, seit wann und in welcher Form?*
- *Wenn nein, warum nicht?*
- *Existiert eine generelle Regelung über die Umsetzung der Koordination mit den beteiligten Arbeitgebern beim Einsatz bahnfremder Dritter im Gefahrenraum der Geleise unter Berücksichtigung der Grundsätze der Gefahrenverhütung?*
- *Wenn ja, seit wann und in welcher Form?*
- *Wenn nein, warum nicht?*

Ich darf auf die Beilagen 1 und 2 verweisen, die mir von den ÖBB übermittelt wurden.

Zu Frage 50:

- *Wird die Koordination mit bahnfremden Dritten regelmäßig geübt?*

Im Rahmen von Notfallübungen und Probealarmen wird gemäß Auskunft der ÖBB auch die Koordination mit bahnfremden Einsatzkräften und Hilfsorganisationen regelmäßig geübt.

Zu Frage 51:

- *Wenn ja, wann fanden diese Übungen statt, aufgeschlüsselt nach Datum und beteiligten Einsatzkräften?*

Dieser Text ist elektronisch textinterpretiert. Abweichungen vom Original sind möglich.

Diese Übungen finden - wie mir die ÖBB mitteilen - laufend flächendeckend im gesamten Bundesgebiet (konzentriert auf Verkehrsknotenpunkte, Verschubbahnhöfe sowie Güterverteilzentren) statt.

Zu den Fragen 52 bis 57:

- *In welchem Zeitraum muss ein Bahnübergang mit defekter Signalanlage spätestens gesichert sein?*
- *In welchem Zeitraum musste ein Bahnübergang mit defekter Signalanlage am 1.1.2007 spätestens gesichert sein?*
- *Gab es zu einem Zeitpunkt vor 2007 bereits Vorschriften, die eine Sicherung in einem konkreten bzw. kürzeren Zeitraum vorschrieben?*
- *Wenn ja, wann, aus welchem Grund und durch wen wurden diese Regelungen jeweils aufgehoben?*
- *Welche konkreten Verbesserungen wurden seit der Kritik des Verkehrs-Arbeitsinspektorats in den kritisierten Bereichen vorgenommen?*
- *Welche Aktivitäten wurden von der Eisenbahnaufsicht gesetzt?*

Gemäß den Bestimmungen der §§ 14 und 15 der Eisenbahn-Kreuzungsverordnung 1961 hat das Eisenbahnunternehmen unverzüglich nach Erhalt der Meldung über die Störung an einer Eisenbahnkreuzungssicherungsanlage bis zum Zeitpunkt, in dem

- a) bei Schrankenanlagen die einen "Bahnübergang mit Schranken" ankündigenden Verkehrszeichen durch ein Straßenverkehrszeichen "Bahnübergang ohne Schranken" überdeckt worden sind und vor der Eisenbahnkreuzung das Straßenverkehrszeichen "Halt" angebracht worden ist oder bei Lichtzeichenanlagen vor der Eisenbahnkreuzung das Straßenverkehrszeichen "Halt" angebracht worden ist oder
- b) bei Schrankenanlagen die einen "Bahnübergang mit Schranken" ankündigenden Verkehrszeichen durch ein Straßenverkehrszeichen "Bahnübergang ohne Schranken" überdeckt worden sind und die Eisenbahnkreuzung bewacht ist oder bei Lichtzeichenanlagen die Eisenbahnkreuzung bewacht ist,

vorzuzorgen, dass Schienenfahrzeuge vor der Eisenbahnkreuzung anhalten und die Fahrt erst nach Abgabe von akustischen Signalen fortsetzen.

In weiterer Folge dürfen sich Schienenfahrzeuge im Fall a) derartigen Eisenbahnkreuzungen mit einer Geschwindigkeit von höchstens 50 km/h unter gleichzeitiger Abgabe akustischer Signale und im Fall b) mit einer Geschwindigkeit von höchstens 80 km/h unter gleichzeitiger Abgabe akustischer Signale nähern.

Aus gegebenem Anlass wurden in einem Erlass vom April 2008 die in der Eisenbahn-Kreuzungsverordnung 1961 normierten Bestimmungen für den Störfall dahingehend interpretiert, dass sich diese Bestimmungen nur auf die unverzüglich nach Erhalt der Meldung über die Störung an einer Eisenbahnkreuzungssicherungsanlage vorzusehende

Dieser Text ist elektronisch textinterpretiert. Abweichungen vom Original sind möglich.

Maßnahme beziehen. Diese unverzüglich vorzusehende Maßnahme ist daher auf den unumgänglich notwendigen Zeitraum bis zum Wirksamwerden der Maßnahmen gemäß a) oder b) zu beschränken (nach Auslegung des BMVIT in der Regel auf längstens zwei Stunden). Das heißt, dass die Einleitung der Maßnahmen gemäß a) oder b) ebenfalls unverzüglich nach Erhalt der Störungsmeldung zu erfolgen hat, damit diese längstens nach zwei Stunden ab Erhalt der Störungsmeldung wirksam werden können.

Ferner wird durch mein Ressort die aus dem Jahr 1961 stammende Eisenbahnkreuzungsverordnung samt den Durchführungsbestimmungen und Erlässen, die seit 1961 ergangen sind, neu erlassen werden.

Die Arbeiten sind soweit fortgeschritten, dass Ende Juni 2009 ein entsprechender Entwurf vorliegen wird. Damit wird nicht nur auf die Anregungen des Verkehrsarbeits-Inspektorats eingegangen, sondern v.a. auf die im Jahr 2007 stattgefundenen Häufung von Kollisionen auf Eisenbahnkreuzungen.

Diese ist seit Umsetzung der Maßnahmen der sogenannten „Hot-Spot-Liste“ bereits seit 2008 wieder rückläufig. Trotzdem ist eine neue Eisenbahnkreuzungsverordnung notwendig.

Abschließend ist anzuführen, dass in meinem Ressort eine Arbeitsgruppe über die zukünftige Ausbildung eisenbahnspezifischer Berufe, im Hinblick auf die europäische Harmonisierung des Eisenbahnverkehrs und Eisenbahnbetriebs, eingerichtet wurde. Beispielhaft kann angeführt werden, dass im Rahmen der Erteilung von Sicherheitsgenehmigungen und Sicherheitsbescheinigungen stichprobenartige Überprüfungen bei den jeweiligen Eisenbahnunternehmen erfolgen.

Beilagen

Dieser Text ist elektronisch textinterpretiert. Abweichungen vom Original sind möglich.



Infrastruktur Betrieb

ÖBB-Infrastruktur Betrieb AG, A-1010 Wien, Elisabethstraße 9

An das
Bundesministerium für Verkehr,
Innovation und Technologie
Verkehrs- Arbeitsinspektorat

Radetzkystraße 2
1031 Wien

Österreichische Bundesbahnen
Infrastruktur Betrieb AG
Franz Zankl
Leiter Operational Standards

Tel. +43(1)93000 - 35808
Fax +43(1)93000 - 25260
franz.zankl@oebb.at
Geschäftszahl: OS 2008-33201-629

Sachbearbeiter(in)
OS-WQS Stransky

Datum
10. März 2008

GZ BMVIT-453.975/0006-IV/VI/2007
Tötung von 3 Personen durch Zug EC 196 am 29.12.2006
zwischen den Bahnhöfen Bregenz und Lochau-Hörbranz,
Ertellung von Auskünften gem. § 10 Abs. 2 VAIG,
Vorlage von Unterlagen gem. § 11 Abs. 4 VAIG
URGENZ

Sehr geehrte Damen und Herren!

Die ÖBB-Infrastruktur Betrieb AG teilt als Antwort zu dem im Betreff angeführten Schreiben folgendes mit! Der Punkt 1 der Beantwortung bezieht sich immer auf Einsätze von bahnfremden Hilfsorganisationen (wie z. B. Polizei, Bundesheer, Feuerwehr, Rettung, etc.) im Gleisbereich, der Punkt 2 bezieht sich auf Unternehmen die für die Schnee- und Eisbeseitigung zuständig sind.

Diese Sicherungsmaßnahmen sind bei Arbeiten Dritter im Gefahrenraum von Gleisen vorgesehen:

- 1.) Bei Arbeiten Externer Hilfs- und Einsatzorganisationen gemäß DA zur ZSB 26 (Handbuch Notfallmanagement, Vorfallduntersuchung: Keine Fahrten
- 2.) Gemäß PA 853.08 „Winterdienst“:
 - Keine Fahrten
 - Gefährdete Rote gemäß DV V 3

So sind die Mitarbeiter die die Fahrt zulassen darüber informiert worden (Verkehrsvorschriften, Dienstanweisungen, etc.):

- 1.) Durch DA zur ZSB 26 (HB 852.01) und entsprechende Schulungen (z. B. Betriebliche Weiterbildung, Notfalltraining, Schulung ÖBB-Einsatzleiter,...)
- 2.) Durch PA 853.08 „Winterdienst“ und Schulungen.

/Z

ÖBB-Infrastruktur Betrieb Aktiengesellschaft, FN 248732 h, HG Wien, DVR 2111143, UID ATU58030749
ÖVK, BLZ 18190 Kto.Nr. 10018002003, IBAN AT761819010018002003, BIC OVERATWW
BAWAG-PSK Kto.Nr. 90027835, BLZ 60000, IBAN AT736000000090027835, BIC OPSKATWW

Dieser Text ist elektronisch textinterpretiert. Abweichungen vom Original sind möglich.



Infrastruktur Betrieb

Was „Dritte“ vor Arbeitsbeginn tun müssen:

1.) Anmerkung: Das Betreten nicht allgemein benutzbarer Bahnanlagen ist gemäß Eisenbahngesetz verboten. Berechtigte Personen (z. B. Exekutive in Ausübung des Dienstes) melden sich vor Arbeitsbeginn beim FdI, der erf. Weisungen zur Wahrung der persönlichen Sicherheit erteilt. Darüber hinaus müssen berechtigte Personen für ihre Sicherheit selbst sorgen.

Externe Hilfs- und Einsatzorganisationen werden bei Alarmierung explizit auf das bestehende Verbot des Betretens nicht allgemein benutzbarer Bahnanlagen und die gesondert notwendige Zustimmung zum Einsatz hingewiesen. Andernfalls dürfen keine Fahrten mehr zugelassen werden.

2.) Vor Arbeitsbeginn müssen sich diese Personen oder deren örtlich Aufsichtsführender beim zuständigen Fahrdienstleiter anmelden.

Welche „Dritte“ sind bereits von den ÖBB bereits unterwiesen worden sind:

1.) Mittels Informationsveranstaltungen werden punktuell Externe Hilfs- und Einsatzorganisationen (insbesondere Feuerwehr) hinsichtlich der Gefahren des Bahnbetriebes sensibilisiert.
Themengebiete: z.B.: Grundlagen Bahnbetrieb, Einsatz im Gleisbereich, Gefahren aus Bahnbetrieb, Verhalten bei Betreten vom Gleisbereich, Organisation, Kommunikation-Verständigungsschienen, Untersuchungen.

Eine ad-hoc Unterweisung der Externen Hilfs- und Einsatzorganisationen erfolgt erf. durch den ÖBB-Einsatzleiter vor Ort.

2.) Unternehmen die Schnee- und Eisbeseitigung im Auftrag der ÖBB durchführen wurden durch den Geschäftsbereich Infrastruktur Service unterwiesen.

Wie (Folder, persönliche Unterweisungen, etc.) und von wem sind diese „Dritten“ unterwiesen worden sind:

1.) Informationsveranstaltungen bzw. Schulungen durch den Regionalen Sicherheitsbeauftragten. Weiters gibt es seit vielen Jahren das in Zusammenarbeit mit der Feuerwehr entstandene Handbuch „Feuerwehreinsatz im Gleisbereich“, das zuletzt mit 1.09.2003 neu aufgelegt wurde. In jüngerer Zeit wurden ein auf die speziellen Bedürfnisse der Exekutive abgestimmtes Handbuch „Polizeieinsatz im Gleisbereich“ sowie ein Polizeifolder mit dem BM.I unter Einbeziehung der Exekutive erstellt und dem BM.I übergeben.

In bestimmten Fällen ist eine persönliche Unterweisung durch den ÖBB-Einsatzleiter, bzw. sind anlassbezogen spezifische Unterweisungen (z. B. Verladung von Einsatzfahrzeugen auf Auffahrwagen) vorgeschrieben.

2.) Bei Unternehmen die Schnee- und Eisbeseitigung im Auftrag der ÖBB durchführen, werden deren Führungskräfte nachweislich durch den Geschäftsbereich Infrastruktur Service unterwiesen. Diese Unternehmen verpflichten sich nur unterwiesene Mitarbeiter für die ihnen übertragenen Arbeiten heranzuziehen.



Infrastruktur Betrieb

So findet die Unterweisung von nicht unterwiesenen „Dritten“ statt - und wenn diese Unterweisung nicht möglich ist, dann wird so vorgegangen:

1) Vor Zustimmung zum Beginn der Arbeiten werden Einsatzbereich und durchzuführende Arbeiten vereinbart. Daraufhin legt der Fahrdienstleiter (ÖBB-Einsatzleiter) den sicheren Einsatzbereich fest, trifft notwendige Schutzmaßnahmen (z. B. Gleissperre, Freischaltung der Oberleitung,...) und verständigt die Externe Hilfs- und Einsatzorganisation über die einzuhaltenden Bedingungen und sonstige Gefahren (z. B. Gefahrgutaustritt,...). Danach wird die Zustimmung zum Arbeitsbeginn erteilt.

Erfolgen Arbeiten (Einsätze) ohne Zustimmung des Fahrdienstleiters (ÖBB-Einsatzleiters), dürfen ab Kenntniserlangung keine Fahrten mehr zugelassen werden. Weitere Schutzmaßnahmen liegen diesfalls im Ermessen des Fahrdienstleiters (ÖBB-Einsatzleiters).

Auszug aus DA zur ZSB 26: Der FdI (ÖBB-Einsatzleiter) verständigt die externe Hilfs- und Einsatzorganisation bei der Anforderung über seine Erreichbarkeit und die gesondert notwendige Zustimmung für den Beginn des Einsatzes und das Betreten der nicht allgemein benutzbaren Bahnanlagen (siehe ZSB 10).

Vor der Zustimmung zum Beginn des Einsatzes vereinbaren der ÖBB-Einsatzleiter und die externe(n) Hilfs- und Einsatzorganisation(en) den Einsatzbereich und die durchzuführenden Arbeiten. Auf Grundlage dieser Vereinbarung legt der ÖBB-Einsatzleiter den sicheren Einsatzbereich fest und veranlasst die notwendigen Schutzmaßnahmen (z. B. Setzen von Zielsperren, Einstellen des Verschubes, Freischalten und Erden der Oberleitungsanlagen,...). Nach gesicherter Durchführung der Schutzmaßnahmen verständigt der ÖBB-Einsatzleiter die externe(n) Hilfs- und Einsatzorganisation(en) über Örtlichkeit, Betriebs- bzw. Schaltzustand, sonstige Gefahren (z. B. Gefahrgut, Zugang zum sicheren Einsatzbereich,...) und sicheren Einsatzbereich mit genauen Abgrenzungen.

Danach erteilt der ÖBB-Einsatzleiter die Zustimmung zum Beginn des Einsatzes.

2.) Ein Arbeiten zur Schnee- und Eisbeseitigung mit nicht unterwiesenen Mitarbeitern ist nicht vorgesehen. Sollte bekannt werden, dass nicht unterwiesene Dritte im Gefahrenraum von Gleisen arbeiten, erfordert das eine sofortige Einstellung aller Arbeiten und darüber hinaus ein sofortiges Anhalten aller Fahrten im Arbeitsbereich.

Mit freundlichen Grüßen

Für die ÖBB Betrieb AG
Leiter Operational Standards

Franz Zankl



Infrastruktur Betrieb

ÖBB-Infrastruktur Betrieb AG, A-1010 Wien, Elisabethstraße 9

An das
Bundesministerium für Verkehr,
Innovation und Technologie
Verkehrs- Arbeitsinspektorat

Radetzkystraße 2
1031 Wien

Osterreichische Bundesbahnen
Infrastruktur Betrieb AG
Franz Zankl
Leiter Operational Standards

Tel. +43(1)93000 - 35808
Fax +43(1)93000 - 25260
franz.zankl@oebb.at
Geschäftszahl: OS 2008-33201-672

Sachbearbeiter(in)
OS-WQS Stransky

Datum
23. Juni 2008

GZ BMVIT-453.975/0004-IV/V1/2008
Tötung von 3 Personen durch Zug EC 196 am 29.12.2006
Umsetzung der Sicherheitsempfehlungen der Bundesanstalt Verkehr
OS 2008-33201-656 vom 16. Mai 2008

Sehr geehrter Herr Dr. Kuntner!

Die ÖBB-Infrastruktur Betrieb AG teilt als Antwort zu dem im Betreff angeführten Schreiben mit:

Zu den vorliegenden Schreiben und der bisherigen Umsetzung der im Abschließenden Untersuchungsbericht der Bundesanstalt für Verkehr vom 19.10.2007 unter Punkt 14 ausgesprochenen Sicherheitsempfehlungen nimmt der Geschäftsbereich Netzbetrieb wie folgt Stellung:

1. Sicherheitsempfehlung – Beseitigung der Widersprüchlichkeiten (Pkt. 1. Schreiben GZ. BMVIT-453.975/0001):

Die für das Notfallmanagement und die Behandlung von außergewöhnlichen Ereignissen geltenden normativen Grundlagen – das Handbuch Notfallmanagement und die DV V 26 (Unfallvorschrift) sowie die darin festgelegten Zuständigkeiten – wurden standardisiert im Rahmen der betrieblichen Weiterbildung und in Form von Notfalltrainings kommuniziert, um die Handlungssicherheit der Mitarbeiter sicherzustellen.

Aufgrund des Ereignisses wurden seitens der Netzbetrieb Region West alle betroffenen Mitarbeiter umgehend angewiesen, dass die für das Notfallmanagement und die Behandlung von außergewöhnlichen Ereignissen geltenden normativen Grundlagen zwingend einzuhalten und davon abweichende Vorgangsweisen unzulässig sind. Des Weiteren wurde die Thematik beim Gebietsleitermeeting der Netzbetrieb Region West am 25.01.2007 erörtert.

/s/
ÖBB-Infrastruktur Betrieb Aktiengesellschaft, FN 248732 h, HG Wien, DVR 2111143, UID ATU56030749
ÖVK, BLZ 18190 Kto.Nr. 10016002003, IBAN AT781819010016002003, BIC OVERATWW
BAWAG-PSK Kto.Nr. 90027835, BLZ 60000, IBAN AT13600000090027835, BIC OPSKATWW

Dieser Text ist elektronisch textinterpretiert. Abweichungen vom Original sind möglich.



Infrastruktur Betrieb

Nach Genehmigung durch die Eisenbahnbehörde wurden mit Wirksamkeit 09.12.2007 die Zusatzbestimmung zur Signal- und Betriebsvorschrift 26 (ZSB 26) und die Dienstanweisung zur ZSB 26 „Handbuch 852.01 Version 4.0 Notfallmanagement, Vorfalluntersuchung“ mit Geltungsbereich auf allen von der ÖBB-Infrastruktur Betrieb AG betriebenen Anlagen in Kraft gesetzt. Mit selbiger Wirksamkeit wurden alle bisherigen diesbezüglichen Regelungen (z. B. DV V 26) aufgelassen. Durch die Neuregelung und die begleitenden Schulungsmaßnahmen konnten die Akzeptanz und Handlungssicherheit der Mitarbeiter entscheidend verbessert werden.

2. Sicherheitsempfehlung – Anweisung bei Einsatz Dritter (Pkt. 2. und 3. Schreiben GZ. BMVIT-453.975/0001)

Als Sofortmaßnahme wurden die beim Einsatz externer Hilfs- und Einsatzorganisationen zu setzenden Maßnahmen den betroffenen Mitarbeitern mit Sicherheitsinformation 14/2006 kommuniziert.

Mit Wirksamkeit 19.08.2007 wurde eine Anweisung in Kraft gesetzt, die die beim Einsatz externer Hilfs- und Einsatzorganisationen zu setzenden Maßnahmen zusammenfasst und präzisiert. Diese Anweisung wurde mit Wirksamkeit 09.12.2007 in die Dienstanweisung zur ZSB 26 „Handbuch 852.01 Version 4.0 Notfallmanagement, Vorfalluntersuchung“ integriert.

Die betroffenen Mitarbeiter wurden über die beim Einsatz von externen Hilfs- und Einsatzorganisationen notwendigen Maßnahmen im Rahmen der betrieblichen Weiterbildung und durchgeführten ÖBB-Einsatzleiterschulungen nachhaltig unterwiesen.

3. Sicherheitsempfehlung – laufende Abhaltung von Notfallübungen (Pkt. 4. Schreiben GZ. BMVIT-453.975/0001)

Notfalltrainings werden standardisiert mindestens einmal jährlich je Notfallbereich, Übungen mit Einbindung von Eisenbahnverkehrsunternehmen und externen Hilfs- und Einsatzorganisationen nach Bedarf gemäß Handbuch Notfallmanagement (mit Wirksamkeit 09.12.2007 gemäß Dienstanweisung zur ZSB 26) abgehalten und die dabei gewonnenen Erfahrungen in Form von Rückmeldegesprächen, Abschlussbesprechungen, usw. an alle Beteiligten kommuniziert. Die aus Notfalltrainings, Übungen und Rückmeldegesprächen gewonnenen Erkenntnisse bilden die Grundlage für die Weiterentwicklung des Notfallmanagementsystems.

Begleitend zur Umsetzung der ZSB 26 wird im ersten Halbjahr 2008 mit allen Fahrdienstleitern ein Notfalltraining durchgeführt.

Zur Sensibilisierung der externen Hilfs- und Einsatzorganisationen für die Gefahren des Eisenbahnbetriebes und zur Optimierung der Abläufe werden 2007 und 2008 schwerpunktmäßig vermehrt Übungen und Schulungen (insbesondere der Feuerwehr und Exekutive) durchgeführt.



4. Sicherheitsempfehlung – bundesweite Abstimmungsgespräche Notfalleitung - Exekutive (Pkt. 5. Schreiben GZ. BMVIT-453.975/0001)

Die für das Notfallmanagement bzw. bei Eintritt eines außergewöhnlichen Ereignisses gemäß DV V 26 (mit Wirksamkeit 09.12.2007 gemäß ZSB 26 und Dienstanweisung zur ZSB 26) zuständige Stelle ist der jeweilige Notfallbereichsbahnhof. Darunter ist grundsätzlich jener Fahrdienstleiter zu verstehen, in dessen Bereich der Vorfall fällt. Nur der Notfallbereichsbahnhof ist in der Lage, im Gefahrenfall schnellstmögliche und zielgerichtete Schutzmaßnahmen (z. B. Anhalten von Fahrten, Evakuierungen, Freischaltung der Oberleitungsanlage,...) zu setzen bzw. zu veranlassen. Notfallleitungen fungieren gegenüber externen Hilfs- und Einsatzorganisationen gegebenenfalls als Vermittlungsstelle.

Der für den Notfallbereichsbahnhof Verantwortliche (Betriebsmanager Netzbetrieb) hat gemäß Handbuch Notfallmanagement (mit Wirksamkeit 09.12.2007 gemäß ZSB 26 bzw. Dienstanweisung zur ZSB 26) mit den Hilfs- und Rettungskräften im Bedarfsfall, jedoch mindestens einmal jährlich Abstimmungen durchführen. Diese Abstimmungen sind grundsätzlich auf Bezirksebene vorgesehen.

Zusätzlich wurden den jeweiligen Landesorganisationen der Exekutive die jeweils zuständigen Notfallleitungen und deren Erreichbarkeit schriftlich bekannt gegeben. Im Zuge der Weiterentwicklung des Notfallmanagements werden die sich künftig zwischen den Notfallleitungen (mit erweiterten Aufgaben) und den Einsatzzentralen von externen Hilfs- und Einsatzorganisationen ergebenden Schnittstellen ausreichend mitbetrachtet.

Weiters wurden in Zusammenarbeit mit dem BM.I ein speziell auf die Bedürfnisse der Exekutive abgestimmtes Handbuch „Polzeleinsatz im Gleisbereich“ (analog dem bereits seit Jahren bestehenden Handbuch „Feuerwehreinsatz im Gleisbereich“) sowie ein Folder erstellt und dem BM.I am 30.08.2007 übergeben. Die Verteilung im öffentlichen Sicherheitsdienst erfolgt mittels Erlasses des BM.I.

5. Sicherheitsempfehlung – Nachevaluierung angeführter Arbeitsplätze (Pkt. 6. Schreiben GZ. BMVIT-453.975/0001)

Die Nachevaluierungen der Arbeitsplätze in der Notfalleitstelle der Netzbetrieb-Region West erfolgten am 12.01.2007 und am 20.04.2007, im Bahnhof Wolfurt am 25.09.2007.



6. Sicherheitsempfehlung – Unterweisung der Exekutive (Pkt. 7. Schreiben GZ. BMVIT-453.975/0001)

Es wird empfohlen, dass die Mitarbeiter der Exekutive nachhaltig und laufend über das Verhalten im Gefahrenbereich von Gleisen zu unterweisen sind.

Die Unterweisung der Exekutive erfolgt im Anlassfall (z. B. Einsätze oder Übungen auf den von der ÖBB-Infrastruktur Betrieb AG betriebenen Eisenbahnanlagen) durch den ÖBB-Einsatzleiter.

Siehe dazu auch unsere vorangeführten Stellungnahmen zur zweiten und dritten Sicherheitsempfehlung.

Mit freundlichen Grüßen

Für die ÖBB Betrieb AG
Leiter Operational Standards

i. V. Ing. Kari Steiner

Beilage(n):

- 1 Einsatz externer Hilfs- und Einsatzorganisationen auf Eisenbahnanlagen
- 2 Nachevaluierungen der Arbeitsplätze Notfallleitstelle

XXIV. GP.-NR
2986 J
17. Sep. 2009

ANFRAGE

der Abgeordneten Dr. Gabriela Moser, Freundinnen und Freunde

an die Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie

betreffend mangelhafte Eisenbahnaufsicht beim Notfallmanagement der
ÖBB-Infrastruktur Betrieb AG und bei Eisenbahnkreuzungen

Der Abgeordnete zum Nationalrat Lausch und weitere Abgeordnete haben am 1. April 2009 unter der Nummer 1581/J an die Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie eine schriftliche parlamentarische Anfrage über das Notfallmanagement der ÖBB-Infrastruktur Betrieb AG und über die Sicherheit an Eisenbahnkreuzungen gerichtet.

Aus der Beantwortung der Anfrage unter der Nummer 1638/AB geht leider hervor, dass im Bereich des Notfallmanagements offensichtlich keine Eisenbahnaufsicht durchgeführt wird und wichtige Grundlagen im Bundesministerium selbst scheinbar nicht einmal bekannt sind. In fast allen wichtigen Sicherheitsfragen wird in der Beantwortung sogar ausdrücklich darauf hingewiesen, dass die diesbezüglichen Informationen gleich direkt von den ÖBB eingeholt wurden („nach Einholung der Auskünfte von den ÖBB“, „wie mir die ÖBB mitteilen“, „gemäß ÖBB“, „laut Auskunft der ÖBB“ usw.).

Durch die Ereignisse rund um das schwere Unfallereignis in Lochau-Hörbranz am 29.12.2006 mit drei Toten ist die ÖBB-Infrastruktur Betrieb AG bezüglich ihres Sicherheitsmanagements schwer unter Druck geraten. So wurde der Notfall-Leiter der ÖBB vom Vorwurf der fahrlässigen Tötung gemäß § 80 StGB freigesprochen, weil laut Urteil des Bezirksgerichtes Bregenz im Strafprozess vom Gericht eine „unklare Aufgabenverteilung und eine Vielzahl nicht eindeutiger Bestimmungen“ sowie eine „Flut teilweise äußerst unbestimmter betriebsinterner Normen“ festgestellt wurde und sich der angeklagte ÖBB-Bedienstete nach Auffassung des Gerichts daher gar nicht auskennen konnte. Es ist völlig unverständlich, dass bei der Eisenbahnaufsichtsbehörde angesichts solcher Urteile nicht alle Alarmglocken schrill aufläuten, sondern stattdessen diesbezügliche Anfragen von der Eisenbahnaufsichtsbehörde auch noch ganz bequem an die ÖBB abgetreten und deren Antworten dann ans Parlament weitergereicht werden.

Es ist zu befürchten, dass die Antworten der ÖBB seitens der Eisenbahnaufsicht im Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie nicht einmal kritisch überprüft wurden, bevor sie ans Parlament weitergegeben wurden. Nur so ist zu erklären, dass die Antworten teilweise ausweichend und unvollständig, teilweise aber sogar unrichtig gegeben wurden.

Bei den Eisenbahnkreuzungen, ebenfalls ein sicherheitsrelevanter Bereich mit vielen Toten und Schwerverletzten, wurde für Ende Juni 2009 eine neue „Eisenbahnkreuzungsverordnung samt den Durchführungsbestimmungen und Erlässen“ versprochen. Auch darüber hat man seither leider nichts mehr gehört.

Seitens der unterfertigten Abgeordneten der Anfrage Nummer 1581/J wurde die Angelegenheit trotz der unzureichenden Beantwortung nicht mehr weiterverfolgt. Im

Interesse der Eisenbahnsicherheit kann auf eine lückenlose Aufklärung der nach wie vor offenen Sicherheitsfragen in Anbetracht des Urteils des Bezirksgerichtes Bregenz aber keinesfalls verzichtet werden.

Die unterfertigten Abgeordneten stellen daher folgende

ANFRAGE:

- 1) In der Anfragebeantwortung 1638/AB wird bei fast allen Fragen ausdrücklich darauf hingewiesen, dass die Antwort von den ÖBB vorformuliert wurde („nach Einholung der Auskünfte von den ÖBB“, „wie mir die ÖBB mitteilen“, „gemäß ÖBB“, „laut Auskunft der ÖBB“ usw.).
 - a) Welche Anfragebeantwortungen der Fragen 1 bis 57 wurden vor der Weitergabe ans Parlament von der Eisenbahnaufsichtsbehörde auch inhaltlich nachgeprüft?
 - b) Welche Anfragebeantwortungen wurden ohne weitere inhaltliche Prüfung durch die Eisenbahnaufsichtsbehörde ganz einfach nur ans Parlament durchgereicht?

- 2) In Frage 2, 3 und 20 der Anfrage Nummer 1581/J wurden die Ausbildungsvorschriften und die Ausbildungszeit für Notfalleiter angefragt. In der Anfragebeantwortung Nummer 1638/AB wird aber nur auf die Ausbildung der Fahrdienstleiter von 120 Schulungstagen verwiesen („wie mir die ÖBB mitteilen“, „nach Auskunft der ÖBB“).
Daher muss nochmals nachgefragt werden:
 - a) Welche Ausbildungsdauer ist konkret für die Funktion des Notfalleiters vorgesehen?
 - b) Welche Ausbildungsinhalte ist konkret für die Funktion des Notfalleiters vorgesehen?

- 3) In Frage 6 der Anfrage Nummer 1581/J wurde die Genehmigungspflicht der Ausbildungsvorschriften für die Ausbildung zum Notfalleiter nach § 21a Eisenbahngesetz angefragt. In der Anfragebeantwortung Nummer 1638/AB wird dazu mitgeteilt, dass Voraussetzung für diese Funktion eine erfolgreich abgeschlossene Ausbildung als Fahrdienstleiter wäre und daher eine eigene Ausbildungsvorschrift für die Funktion Notfalleiter nicht erforderlich wäre. Die Tätigkeit des Fahrdienstleiters ist offensichtlich sicherheitsrelevant im Sinne von § 21a Eisenbahngesetz (Tätigkeiten zur Gewährleistung der Sicherheit).
 - a) Mit welcher Ausbildungsdauer und welchen Ausbildungsinhalten wurde die Ausbildung der Fahrdienstleiter bei den ÖBB gemäß § 21a Eisenbahngesetz von der Behörde genehmigt?

Ebenso ist die Tätigkeit des Notfalleiters offensichtlich sicherheitsrelevant im Sinne des § 21a Eisenbahngesetz (Tätigkeiten zur Gewährleistung der Sicherheit).

 - b) Welche Anteile der Ausbildung der Fahrdienstleiter sind der Tätigkeit des Notfalleiters gemäß § 21a Eisenbahngesetz zuzurechnen?

- 4) In Frage 14 der Anfrage Nummer 1581/J wurde angefragt, welche Ausbildungen für Funktionen im Verantwortungsbereich der ÖBB-Infrastruktur Betrieb AG nach § 21a Eisenbahngesetz genehmigt sind. In der Anfragebeantwortung Nummer 1638/AB wird aber nur auf die Ausbildungsvorschriften der Triebfahrzeugführer und der Wagenmeister verwiesen.
 - a) Wurde bei der Anfragebeantwortung übersehen, dass weder die Triebfahrzeugführer noch die Wagenmeister der ÖBB-Infrastruktur Betrieb AG zuzurechnen sind?
 - b) Kann es möglich sein, dass keine einzige Funktion bei der ÖBB-Infrastruktur Betrieb AG als sicherheitsrelevant im Sinne des § 21a Eisenbahngesetz (Tätigkeiten zur Gewährleistung der Sicherheit) eingestuft ist?

- c) Hat die ÖBB-Infrastruktur Betrieb AG keine Tätigkeiten zur Gewährleistung der Sicherheit durchzuführen?
- d) Daher muss nochmals nachgefragt werden: Welche Ausbildungen für Funktionen im Verantwortungsbereich der ÖBB-Infrastruktur Betrieb AG sind nach § 21a Eisenbahngesetz genehmigt?
- 5) In Frage 18 der Anfrage Nummer 1581/J wurde angefragt, für welche Eisenbahnberufe eine Mindestausbildungsdauer vorgeschrieben ist, aufgelistet nach Beruf und Mindestausbildungsdauer. In der Anfragebeantwortung Nummer 1638/AB wird aber nur darauf verwiesen („wie mir die ÖBB mitteilen“), dass die Aufzählung der Eisenbahnberufe samt Ausbildungsdauer in der jeweiligen Ausbildungsvorschrift beschrieben wäre.
- a) Wurde bei der Anfragebeantwortung übersehen, dass die Frage (Aufzählung der Berufe und der zugehörigen Mindestausbildungsdauer) damit gar nicht beantwortet wird?
- b) Wurde die „Mitteilung der ÖBB“ vor der Weitergabe an das Parlament auch inhaltlich nachgeprüft?
- c) Wurde bei der Anfragebeantwortung übersehen, dass die Frage gar nicht nur die ÖBB alleine, sondern alle Eisenbahnunternehmen und damit die Regelungsverpflichtungen des Bundesministeriums für Verkehr, Innovation und Technologie betrifft?
- d) Daher muss nochmals nachgefragt werden: Für welche Eisenbahnberufe ist eine Mindestausbildungsdauer vorgeschrieben, aufgelistet nach Beruf und Mindestausbildungsdauer?
- e) Wie lange dauert die Ausbildung dieser Eisenbahnberufe (bei allen Eisenbahnunternehmen) in der Praxis?
- 6) In Frage 21 der Anfrage Nummer 1581/J wurde angefragt, welche Lehrunterlagen für die Ausbildung zum Notfallleiter zur Verfügung stehen. In der Anfragebeantwortung Nummer 1638/AB wird aber nur darauf verwiesen („gemäß Mitteilung der ÖBB“), dass für den Notfallleiter sämtliche betriebliche Normen, insbesondere die Dienstvorschriften V 3 und ZSB 26 sowie das Handbuch 852.01 „relevant“ wären.
- a) Wurde bei der Anfragebeantwortung übersehen, dass die Frage (Lehrunterlagen für die Ausbildung zum Notfallleiter) damit gar nicht beantwortet wird?
- b) Wurde die „Mitteilung der ÖBB“ vor der Weitergabe an das Parlament auch inhaltlich nachgeprüft?
- c) Daher muss nochmals nachgefragt werden: Welche Lehrunterlagen stehen für die Ausbildung zum Notfallleiter zur Verfügung?
- 7) In Frage 22 der Anfrage Nummer 1581/J wurde angefragt, wie viele Personen seit 2005 zum Notfallleiter ausgebildet wurden. In der Anfragebeantwortung Nummer 1638/AB wird aber nur darauf verwiesen („wie mir die ÖBB mitteilen“), dass sämtliche Fahrdienstleiter mit den Aufgaben des Notfallmanagements vertraut wären. Gemäß Anfragebeantwortung zu Frage 1 existiert die Funktion des Notfallleiters innerhalb der ÖBB-Infrastruktur Betrieb AG seit 2006.
- a) Sofern tatsächlich alle Fahrdienstleiter eine diesbezügliche Ausbildung erhalten haben – wie konnte die Ausbildung zum Notfallleiter vor dem Jahr 2006 (als die Funktion noch gar nicht eingerichtet war) bei der Fahrdienstleiterausbildung bereits berücksichtigt werden?
- b) Für die Funktion des Notfallleiters sind auch örtliche Kenntnisse erforderlich (Betriebsverhältnisse, Betriebsanlagen, örtliche Einsatzkräfte, örtliche Ansprechpartner etc.). In welcher Weise wird auf diese Ausbildungserfordernisse Bedacht genommen?
- 8) Das Urteil des Bezirksgerichtes Bregenz kommt unter anderem auch zum Ergebnis, dass beim Unfallereignis von Lochau-Hörbranz seitens der ÖBB-Infrastruktur Betrieb AG eine unklare Aufgabenverteilung und eine Vielzahl nicht eindeutiger Bestimmungen gegeben waren.
- a) Welche Überprüfungen hat die Eisenbahnaufsicht im Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie angesichts dieser Feststellungen durchgeführt?

- b) Welches Ergebnis haben diese Überprüfungen erbracht?
 c) Was wurde unternommen, dass derartige Ereignisse künftig vermieden werden?
- 9) Für die ÖBB-Infrastruktur Betrieb AG wurden über die Bestimmungen des Eisenbahngesetzes hinaus (§ 13 Abs. 3) sogar zwei Staatskommissäre (ein Staatskommissär und ein stellvertretender Staatskommissär) bestellt. Es sollte daher von einer verdichteten Kontrolle der Sicherheitsanforderungen bei der ÖBB-Infrastruktur Betrieb AG ausgegangen werden können.
- a) Über welche Wahrnehmungen haben die Staatskommissäre über das Notfallmanagement bei der ÖBB-Infrastruktur Betrieb AG berichtet?
 b) Waren die Berichte der Staatskommissäre über das Notfallmanagement der ÖBB-Infrastruktur Betrieb AG zustimmend oder kritisch?
 c) Welche Maßnahmen wurden auf Grund der Wahrnehmungen und Berichte der Staatskommissäre über das Notfallmanagement der ÖBB-Infrastruktur Betrieb AG von der Eisenbahnsicherheitsbehörde getroffen?
- 10) Für Ende Juni 2009 wurde in der Anfragebeantwortung 1638/AB eine neue „Eisenbahnkreuzungsverordnung samt den Durchführungsbestimmungen und Erlässen“ versprochen. Dabei wurde auch ausdrücklich darauf hingewiesen, dass eine neue Eisenbahnkreuzungsverordnung notwendig ist.
- a) Wann und wo wurden diese Regelungen vorgelegt?
 b) Wann wurde das Begutachtungsverfahren für die neue Eisenbahnkreuzungsverordnung eingeleitet?
 c) Wird ein öffentliches Begutachtungsverfahren zu diesem im Rahmen der Unfallbilanz so relevanten Thema durchgeführt, wenn ja wann, wenn nein warum nicht?
 d) Wann und wo wurden bzw. werden die neuen Durchführungsbestimmungen und Erlässe veröffentlicht?
 e) Bis wann werden sie auf der Homepage des BMVIT als download zu finden sein?

A. Kohn *Kruze*

A. Kohn

J. Wachs

XXIV. GP.-NR
3013 /AB
17. Nov. 2009



DORIS BURES
Bundesministerin
für Verkehr, Innovation und Technologie

An die
Präsidentin des Nationalrats
Mag.^a Barbara PRAMMER
Parlament
1017 Wien

zu 2986 /J

GZ. BMVIT-10.000/0041-I/PR3/2009
DVR:0000175

Wien, am 17. November 2009

Sehr geehrte Frau Präsidentin!

Die Abgeordneten zum Nationalrat Dr. Moser, Freundinnen und Freunde haben am 17. September 2009 unter der **Nr. 2986/J** an mich eine schriftliche parlamentarische Anfrage betreffend mangelhafte Eisenbahnaufsicht beim Notfallmanagement der ÖBB-Infrastruktur Betrieb AG und bei Eisenbahnkreuzungen gerichtet.

Diese Anfrage beantworte ich wie folgt:

Zu Frage 1:

- *In der Anfragebeantwortung 1638/AB wird bei fast allen Fragen ausdrücklich darauf hingewiesen, dass die Antwort von den ÖBB vorformuliert wurde („nach Einholung der Auskünfte von den ÖBB“, „wie mir die ÖBB mitteilen“, gemäß ÖBB“, „laut Auskunft der ÖBB“ usw.).*
 - a) *Welche Anfragebeantwortungen der Fragen 1 bis 57 wurden vor der Weitergabe ans Parlament von der Eisenbahnaufsichtsbehörde auch inhaltlich nachgeprüft?*
 - b) *Welche Anfragebeantwortungen wurden ohne weitere inhaltliche Prüfung durch die Eisenbahnaufsichtsbehörde ganz einfach nur ans Parlament durchgereicht?*



Grundsätzlich ist festzustellen, dass es sich bei der Beantwortung der Fragen nicht um „Vorformulierungen“ der ÖBB handelt, da es sich bei den davon betroffenen Antworten um Themen wie beispielsweise Vorschriften der ÖBB handelt. Dabei sind die ÖBB im behördlichen Verfahren Betroffene und somit zur Auskunft gegenüber der Eisenbahnbehörde verpflichtet.

Fragen von Parlamentarischen Anfragen werden generell von den zuständigen Fachbereichen meines Ministeriums aufbereitet und somit im Allgemeinen geprüft, insbesondere wenn diese die direkte Zuständigkeit des BMVIT betreffen. Sofern das BMVIT jedoch als Eisenbahnbehörde nicht unmittelbar zuständig ist, werden von meinem Ressort, sofern möglich, im Sinne einer umfänglichen Informationsbereitstellung Informationen eingeholt, um diese an das Parlament weiterzuleiten und umfassend bereitzustellen.

Zu Frage 2:

- *In Frage 2, 3 und 20 der Anfrage Nummer 1581/J wurden die Ausbildungsvorschriften und die Ausbildungszeit für Notfalleiter angefragt. In der Anfragebeantwortung Nummer 1638/AB wird aber nur auf die Ausbildung der Fahrdienstleiter von 120 Schulungstagen verwiesen („wie mir die ÖBB mitteilen“, „nach Auskunft der ÖBB“).
Daher muss nochmals nachgefragt werden:*
 - a) *Welche Ausbildungsdauer ist konkret für die Funktion des Notfalleiters vorgesehen?*
 - b) *Welche Ausbildungsinhalte sind konkret für die Funktion des Notfalleiters vorgesehen?*

Im Eisenbahnwesen gibt es verschiedene Funktionen, die nach umfangreicher Praxiserfahrung sowie weiterführenden Unterweisungen und Einschulungen samt nachweislicher Erfolgsüberprüfung, ausgeübt werden können. Die Funktion „Notfalleiter“ ist eine solche Funktion. Umfang, Dauer und Inhalte für Unterweisung und Einschulung zum Notfalleiter werden vom Eisenbahnunternehmen gemäß den entsprechenden Erfordernissen (z.B. Umfang des zu betreuenden Bereiches) festgelegt. Die Ausbildungsinhalte selbst sind bereits in der Ausbildung zum Fahrdienstleiter enthalten und werden im Rahmen von periodischen Schulungen wiederholt. Die Vorschrift für die Fahrdienstleitersausbildung wird von der Eisenbahnbehörde genehmigt. Auf die Ausführungen in der Anfragebeantwortung Nr. 1638/AB zur Funktion des Notfalleiters (d.h. keine eigene Kategorie von Bediensteten) darf verwiesen werden.

Zu Frage 3:

- *In Frage 6 der Anfrage Nummer 1581/J wurde die Genehmigungspflicht der Ausbildungsvorschriften für die Ausbildung zum Notfalleiter nach § 21a Eisenbahngesetz angefragt. In der Anfragebeantwortung Nummer 1638/AB wird dazu mitgeteilt, dass Voraussetzung für diese Funktion eine erfolgreich abgeschlossene Ausbildung als*



Fahrdienstleiter wäre und daher eine eigene Ausbildungsvorschrift für die Funktion Notfalleiter nicht erforderlich wäre. Die Tätigkeit des Fahrdienstleiters ist offensichtlich sicherheitsrelevant im Sinne von § 21a Eisenbahngesetz (Tätigkeiten zur Gewährleistung der Sicherheit).

a) Mit welcher Ausbildungsdauer und welchen Ausbildungsinhalten wurde die Ausbildung der Fahrdienstleiter bei den ÖBB gemäß § 21a Eisenbahngesetz von der Behörde genehmigt?

Ebenso ist die Tätigkeit des Notfalleiters offensichtlich sicherheitsrelevant im Sinne des § 21a Eisenbahngesetz (Tätigkeiten zur Gewährleistung der Sicherheit).

b) Welche Anteile der Ausbildung der Fahrdienstleiter sind der Tätigkeit des Notfalleiters gemäß § 21a Eisenbahngesetz zuzurechnen?

Derzeit befindet sich eine neue Ausbildungsvorschrift für „Mitarbeiter/innen mit Aufgaben in der Betriebsabwicklung“ (betrifft auch Fahrdienstleiter) im eisenbahnrechtlichen Genehmigungsverfahren.

Nachdem von der Antragstellerin eine aufgrund eines vorliegenden eisenbahnbetrieblichen Gutachtens verbesserte Fassung der Ausbildungsvorschrift kürzlich vorgelegt wurde, erfolgt nun die abschließende Beurteilung aus arbeitnehmerschutzrechtlicher Sicht. Der Abschluss des Genehmigungsverfahrens bis Ende November 2009 wird angestrebt.

Detaillierte Angaben zu Umfang und Inhalt der Ausbildung können erst nach Abschluss dieses Genehmigungsverfahrens und damit nach Vorliegen des genehmigungsfähigen Inhalts erfolgen.

Auf die Beantwortung der Frage 5 sowie der Frage 2 darf darüber hinaus hingewiesen werden.

Zu Frage 4:

➤ *In Frage 14 der Anfrage Nummer 1581/J wurde angefragt, welche Ausbildungen für Funktionen im Verantwortungsbereich der ÖBB-Infrastruktur Betrieb AG nach § 21a Eisenbahngesetz genehmigt sind. In der Anfragebeantwortung Nummer 1638/AB wird aber nur auf die Ausbildungsvorschriften der Triebfahrzeugführer und der Wagenmeister verwiesen.*

a) Wurde bei der Anfragebeantwortung übersehen, dass weder die Triebfahrzeugführer noch die Wagenmeister der ÖBB-Infrastruktur Betrieb AG zuzurechnen sind?

b) Kann es möglich sein, dass keine einzige Funktion bei der ÖBB-Infrastruktur Betrieb AG als sicherheitsrelevant im Sinne des § 21a Eisenbahngesetz (Tätigkeiten zur Gewährleistung der Sicherheit) eingestuft ist?

c) Hat die ÖBB-Infrastruktur Betrieb AG keine Tätigkeiten zur Gewährleistung der Sicherheit durchzuführen?

d) Daher muss nochmals nachgefragt werden: Welche Ausbildungen für Funktionen im Verantwortungsbereich der ÖBB-Infrastruktur Betrieb AG sind nach § 21a Eisenbahngesetz genehmigt?



Bei der ÖBB- Infrastruktur Betrieb AG (neu ÖBB- Infrastruktur AG) werden von Eisenbahnbediensteten Tätigkeiten zur Gewährleistung der Sicherheit des Betriebes einer Eisenbahn durchgeführt.

Dies wurde in der Voranfrage zu dieser Parlamentarischen Anfrage nicht übersehen, sondern die Frage derart beantwortet, welche Funktionen generell eine bescheidmäßige Genehmigung aufweisen.

Selbstverständlich finden sich innerhalb der ÖBB-Infrastruktur AG Funktionen mit sicherheitsrelevanten Tätigkeiten im Sinne von §21a Eisenbahngesetz, wie sich dies z.B. auch in der derzeit anhängigen Ausbildungsrichtlinie für „Mitarbeiter/innen mit Aufgaben in der Betriebsabwicklung“ widerspiegelt.

Derzeit sind nachstehende Genehmigungsverfahren betreffend ÖBB-Infrastruktur AG (ehemals ÖBB-Infrastruktur Bau AG und ÖBB-Infrastruktur Betrieb AG) anhängig:

- Ausbildungsvorschrift „Mitarbeiter/innen mit Aufgaben in der Betriebsabwicklung“
- Ausbildungsvorschrift „Verschubmitarbeiter/innen“
- Ausbildungsvorschrift „Zugbegleiter/innen“
- Ausbildungsvorschrift „Betriebsleiter/innen“

Um keine Ausbildungsvorschrift im engeren Sinne handelt es sich bei:

- DV ÖBB 11 – Eignung, Tauglichkeit

Von weiteren Eisenbahnunternehmen sind zusätzlich nachstehende Regelungen zur Genehmigung beantragt:

- Dienstvorschrift für „Eisenbahnaufsichtorgane“

Zu Frage 5:

- *In Frage 18 der Anfrage Nummer 1581/J wurde angefragt, für welche Eisenbahnberufe eine Mindestausbildungsdauer vorgeschrieben ist, aufgelistet nach Beruf und Mindestausbildungsdauer. In der Anfragebeantwortung Nummer 1638/AB wird aber nur darauf verwiesen („wie mir die ÖBB mitteilen“), dass die Aufzählung der Eisenbahnberufe samt Ausbildungsdauer in der jeweiligen Ausbildungsvorschrift beschrieben wäre.*
 - a) *Wurde bei der Anfragebeantwortung übersehen, dass die Frage (Aufzählung der Berufe und der zugehörigen Mindestausbildungsdauer) damit gar nicht beantwortet wird?*
 - b) *Wurde die „Mitteilung der ÖBB“ vor der Weitergabe an das Parlament auch inhaltlich nachgeprüft?*
 - c) *Wurde bei der Anfragebeantwortung übersehen, dass die Frage gar nicht nur die ÖBB alleine, sondern alle Eisenbahnunternehmen und damit die Regelungsverpflichtungen des Bundesministeriums für Verkehr, Innovation und Technologie betrifft?*



- d) Daher muss nochmals nachgefragt werden: Für welche Eisenbahnberufe ist eine Mindestausbildungsdauer vorgeschrieben, aufgelistet nach Beruf und Mindestausbildungsdauer?
- e) Wie lange dauert die Ausbildung dieser Eisenbahnberufe (bei allen Eisenbahnunternehmen) in der Praxis?

Der Inhalt der Fragestellung wurde nicht übersehen. Dazu kann der derzeitige Stand an anhängigen Verfahren zu Ausbildungsrichtlinien dargestellt werden.

Derzeit sind wie oben erwähnt, nachstehende Genehmigungsverfahren betreffend ÖBB-Infrastruktur AG (ehemals ÖBB-Infrastruktur Bau AG und ÖBB-Infrastruktur Betrieb AG) anhängig:

- Ausbildungsvorschrift „Mitarbeiter/innen mit Aufgaben in der Betriebsabwicklung“
- Ausbildungsvorschrift „Verschubmitarbeiter/innen“
- Ausbildungsvorschrift „Zugbegleiter/innen“
- Ausbildungsvorschrift „Betriebsleiter/innen“

Ergänzend wurden von einer internen Expert/innengruppe unter Beiziehung von einzelnen Vertreter/innen von Eisenbahnunternehmen und Arbeitnehmer/innen grundsätzliche Ziele eines allgemeinen Ausbildungssystems festgelegt. Da die erforderlichen Regelungen zu Ausbildung und Prüfung erst nach einer Anpassung der gesetzlichen Grundlagen erfolgen können, sieht die in Begutachtung versendete Novelle zum Eisenbahngesetz, mit der vor allem auch die Triebfahrzeugführerrichtlinie umgesetzt werden soll, zusätzlich eine Verordnungsermächtigung für die Regelung der Ausbildung und Prüfung sonstiger qualifizierter Tätigkeiten vor (siehe § 21c Eisenbahngesetz des Begutachtungsentwurfs).

Im Rahmen einer eigenen Eisenbahn-Ausbildungsverordnung sollen zunächst Kategorien von Tätigkeiten festgelegt werden, die im Hinblick auf die Sicherheit und Ordnung erst nach erfolgter Ausbildung und Prüfung ausgeführt werden dürfen. Diese Verordnung soll sowohl die Voraussetzungen für die erste Erteilung der Berechtigung (Erfordernisse für die erforderliche Eignung, Ausbildungsmethoden und Ausbildungsinhalte) als auch für die wiederkehrende Überprüfung des Vorliegens der Voraussetzungen näher regeln. Die Prüfung soll hierbei durch staatlich autorisierte Prüfer/innen abgenommen werden. Vorgesehen ist auch die Schaffung eines Registers, in der die absolvierten Ausbildungen und Prüfungen dokumentiert werden.

Die Regelungen für die sonstigen qualifizierten Tätigkeiten sollen sich - wo dies sinnvoll ist - so weit als möglich an die Systematik der Bestimmungen für Triebfahrzeugführer/innen anlehnen. In diesem Sinne wird die Ausarbeitung der Eisenbahn-Ausbildungsverordnung derzeit so vorangetrieben, dass die Einleitung des Begutachtungsverfahrens gleich im Anschluss an die

5



Kundmachung der Novelle des Eisenbahngesetzes (Umsetzung der Triebfahrzeugführerrichtlinie und Schaffung der Verordnungsermächtigung) erfolgen kann. Trotz der ehrgeizigen Terminvorgaben sollen jedenfalls noch vor Einleitung des Begutachtungsverfahrens mit den Arbeitnehmervertreter/innen und den Eisenbahnunternehmen Gespräche über die Inhalte der Eisenbahn-Ausbildungsverordnung geführt werden.

Derzeit ist in den genehmigten Dienstvorschriften betreffend Ausbildung keine Mindestdauer vorgesehen bzw. die Aufzählung der Eisenbahnberufe samt Ausbildungsdauer in der jeweiligen Ausbildungsvorschrift beschrieben (ÖBB P12 – Dienstvorschrift für das Unterrichts- und Prüfungswesen).

Zu Frage 6:

- *In Frage 21 der Anfrage Nummer 1581/J wurde angefragt, welche Lehrunterlagen für die Ausbildung zum Notfalleiter zur Verfügung stehen. In der Anfragebeantwortung Nummer 1638/J wird aber nur darauf verwiesen („gemäß Mitteilung der ÖBB“), dass für den Notfalleiter sämtliche betriebliche Normen, insbesondere die Dienstvorschriften V 3 und ZSB 26 sowie das Handbuch 852.01 „relevant“ wären.*
 - a) *Wurde bei der Anfragebeantwortung übersehen, dass die Frage (Lehrunterlagen für die Ausbildung zum Notfalleiter) damit gar nicht beantwortet wird?*
 - b) *Wurde die „Mitteilung der ÖBB“ vor der Weitergabe an das Parlament auch inhaltlich nachgeprüft?*
 - c) *Daher muss nochmals nachgefragt werden: Welche Lehrunterlagen stehen für die Ausbildung zum Notfalleiter zur Verfügung?*

Diese Lehrunterlagen sind in unternehmenseigenen Regelungen enthalten. Die Art und Weise der „didaktischen“ Vermittlung der Ausbildungsinhalte oder der anzuwendenden Dienstvorschriftenbestimmungen unterliegt nicht mehr der Genehmigungspflicht. Auf die Beantwortung der Frage 2 zur Funktion „Notfalleiter“ darf hingewiesen werden.

Zu Frage 7:

- *In Frage 22 der Anfrage Nummer 1581/J wurde angefragt, wie viele Personen seit 2005 zum Notfalleiter ausgebildet wurden. In der Anfragebeantwortung Nummer 1638/AB wird aber nur darauf verwiesen („wie mir die ÖBB mitteilen“), dass sämtliche Fahrdienstleiter mit den Aufgaben des Notfallmanagements vertraut wären. Gemäß Anfragebeantwortung zu Frage 1 existiert die Funktion des Notfalleiters innerhalb der ÖBB-Infrastruktur Betrieb AG seit 2006.*
 - a) *Sofern tatsächlich alle Fahrdienstleiter eine diesbezügliche Ausbildung erhalten haben – wie konnte die Ausbildung zum Notfalleiter vor dem Jahr 2006 (als die Funktion noch gar nicht eingerichtet war) bei der Fahrdienstleitersausbildung bereits berücksichtigt werden?*



b) Für die Funktion des Notfalleiters sind auch örtliche Kenntnisse erforderlich (Betriebsverhältnisse, Betriebsanlagen, örtliche Einsatzkräfte, örtliche Ansprechpartner etc.). In welcher Weise wird auf diese Ausbildungserfordernisse Bedacht genommen?

Die Tätigkeit des Notfalleiters wurde vor dem Jahr 2006 von Mitarbeiter/innen in einer ähnlichen Funktion jedoch unter einer anderen Bezeichnung ausgeführt.

Auf die Beantwortung der Frage 2 darf hingewiesen werden.

Zu Frage 8:

- *Das Urteil des Bezirksgerichtes Bregenz kommt unter anderem auch zum Ergebnis, dass beim Unfallereignis von Lochau-Hörbranz seitens der ÖBB-Infrastruktur Betrieb AG eine unklare Aufgabenverteilung und eine Vielzahl nicht eindeutiger Bestimmungen gegeben waren.*
 - a) *Welche Überprüfungen hat die Eisenbahnaufsicht im Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie angesichts dieser Feststellungen durchgeführt?*
 - b) *Welches Ergebnis haben diese Überprüfungen erbracht?*
 - c) *Was wurde unternommen, dass derartige Ereignisse künftig vermieden werden?*

Das Urteil des Bezirksgerichtes Bregenz betrifft ausschließlich das Gerichtsverfahren. Eine direkte Befassung dieses Vorfalles im BMVIT erfolgte im Rahmen des von der Unfalluntersuchungsstelle des Bundes – Schiene eingeleiteten Stellungnahmeverfahrens gemäß Unfalluntersuchungsgesetz. Dazu liegt ein Untersuchungsbericht mit entsprechenden Sicherheitsempfehlungen gemäß §13 b Eisenbahngesetz 1957 vor, die von der ÖBB-Infrastruktur Betrieb AG entsprechend umgesetzt wurden.

Ergänzend darf hingewiesen werden, dass die Zuständigkeit dieses Streckenbereiches gemäß §12 Eisenbahngesetz 1957 betreffend Bau- und Aufsichtsbehörde in I. Instanz dem Landeshauptmann von Vorarlberg als zuständige Eisenbahnbehörde obliegt.

Zu Frage 9:

- *Für die ÖBB-Infrastruktur Betrieb AG wurden über die Bestimmungen des Eisenbahngesetzes hinaus (§ 13 Abs. 3) sogar zwei Staatskommissäre (ein Staatskommissär und ein stellvertretender Staatskommissär) bestellt. Es sollte daher von einer verdichteten Kontrolle der Sicherheitsanforderungen bei der ÖBB-Infrastruktur Betrieb AG ausgegangen werden können.*
 - a) *Über welche Wahrnehmungen haben die Staatskommissäre über das Notfallmanagement bei der ÖBB-Infrastruktur Betrieb AG berichtet?*
 - b) *Waren die Berichte der Staatskommissäre über das Notfallmanagement der ÖBB-Infrastruktur Betrieb AG zustimmend oder kritisch?*



c) Welche Maßnahmen wurden auf Grund der Wahrnehmungen und Berichte der Staatskommissäre über das Notfallmanagement der ÖBB-Infrastruktur Betrieb AG von der Eisenbahnsicherheitsbehörde getroffen?

Bei den an das BMVIT zur Genehmigung übermittelten Vorschriften handelt es sich nicht um Unterlagen, die dem Aufsichtsrat gemäß seiner Geschäftsordnung vorzulegen sind. Folglich wird im Aufsichtsrat, denen die Staatskommissäre beiwohnen, auch kein Bericht darüber erstattet.

Zu Frage 10:

- Für Ende Juni 2009 wurde in der Anfragebeantwortung 1638/AB eine neue „Eisenbahnkreuzungsverordnung samt den Durchführungsbestimmungen und Erlässen“ versprochen. Dabei wurde auch ausdrücklich darauf hingewiesen, dass eine neue Eisenbahnkreuzungsverordnung notwendig ist.
- Wann und wo wurden diese Regelungen vorgelegt?
 - Wann wurde das Begutachtungsverfahren für die neue Eisenbahnkreuzungsverordnung eingeleitet?
 - Wird ein öffentliches Begutachtungsverfahren zu diesem im Rahmen der Unfallbilanz so relevanten Thema durchgeführt, wenn ja, wann, wenn nein warum nicht?
 - Wann und wo wurden bzw. werden die neuen Durchführungsbestimmungen und Erlässe veröffentlicht?
 - Bis wann werden sie auf der Homepage des BMVIT als download zu finden sein?

Auf Grund des Ergebnisses einer im Sommer 2008 in meinem Ressort durchgeführten Enquete „Sicherheit auf Eisenbahnkreuzungen“ wurden im BMVIT und beim Kuratorium für Verkehrssicherheit Arbeitsgruppen zur Erarbeitung von Grundlagen für eine neue Eisenbahn-Kreuzungsverordnung eingerichtet.

In die neue Eisenbahn-Kreuzungsverordnung werden derzeit die bisher in den Durchführungsbestimmungen zur derzeit geltenden Eisenbahn-Kreuzungsverordnung und in den bisher dazu ergänzend ergangenen Erlässen enthaltenen Bestimmungen in der dem Stand der Technik entsprechenden Form sowie die in den Arbeitsgruppen gewonnenen Erkenntnisse eingearbeitet.

Dieser Entwurf für die neue Eisenbahn-Kreuzungsverordnung befindet sich kurz vor seiner Fertigstellung und soll anschließend einem Begutachtungsverfahren unterzogen werden.

Aufgrund der Komplexität der Materie und der infolge dessen einzubindenden Stellen konnte der ursprünglich angestrebte Termin Juni 2009 für die Fertigstellung dieses Entwurfes leider nicht gehalten werden.

Doris Bures

8

XXIV. GP.-NR

12662 /J

20. Sep. 2012

Anfrage

der Abgeordneten Albert Steinhauser, Freundinnen und Freunde an die
Bundesministerin für Justiz

betreffend Eisenbahnunfälle und Verbandsverantwortlichkeitsgesetz

BEGRÜNDUNG

Laut Tätigkeitsbericht 2011 der Bundesanstalt für Verkehr kam es im Berichtsjahr zu einem signifikanten Anstieg bei Eisenbahnunfällen.

Offensichtlich ist die Liberalisierung der Eisenbahn vollkommen entglitten. Das System Eisenbahn wird durch Liberalisierung – vor allem in einer längerfristigen Betrachtung – weder besser und/oder billiger noch sicherer. Das geht klar aus dem genannten Tätigkeitsbericht der VERSA für 2011 hervor.

Gleichzeitig ist aber festzustellen, dass es sich bei der Produktion von Eisenbahnverkehr um eine industrialisierte Form der Bereitstellung von Verkehrsdienstleistungen handelt. Das bedeutet, ein Fehler eines Einzelnen allein dürfte so gut wie nie zu einem Unfall führen. Das ist einerseits technisch bedingt und andererseits durch geeignete Verfahren zwingend vorgeschrieben. Daraus kann gefolgert werden, es wird so gut wie keinen Eisenbahnunfall geben, bei dem nicht eine Anklageerhebung nach dem VbVG zwingend gesetzlich geboten sein wird.

Wie beim Thema Korruption in der Politik, so braucht es auch im Bereich Sparen an der Eisenbahnsicherheit einen, der dafür verantwortlich ist, und einen, der wegschaut. Einen Beitrag zum „Wegschauen“ hat offensichtlich auch die Staatsanwaltschaft Graz geleistet.

Am 9.11.2010 ereignete sich ein tödlicher Arbeitsunfall in einem steirischen Eisenbahnunternehmen. Dieser Unfall wurde unter der Geschäftszahl 10 Bs 5247/11a am Oberlandesgericht abgehandelt. Ungeachtet aller Versäumnisse des Eisenbahnunternehmens, welche eine Anklage gemäß VbVG erzwungen hätten, wurde bereits am 20. Juli 2011 durch die Staatsanwaltschaft gemäß § 190 Z 1 StPO das Verfahren eingestellt.

Am 27.2.2012 ist im Zuge der Amtshilfe durch die Arbeitnehmerschutzbehörde eine Zusammenfassung der Ermittlungsergebnisse bei der Staatsanwaltschaft Graz eingegangen. Darin finden sich auch Aussagen des zum Zeitpunkt des Unfalles zuständigen Betriebsleiters, der ganz klar die Verfehlungen und Missstände des

Eisenbahnunternehmens zugibt. Auch diese Beweismittel änderten an der bereits erfolgten Einstellung gemäß § 190 Z 1 StPO nichts.

Es stellt sich die Frage, warum die Anklagebehörde, nicht so ganz genau hingesehen hat. Es bleibt der Anschein, dass der Umstand, dass hinter dem Unternehmen gleich das Bundesland Steiermark steht, man keinen politischen Staub aufwirbeln wollte. Das in diesen Unfall verwickelte Unternehmen war jahrelang im Einflussbereich der ÖVP, was zu einer politischen Debatte über die Verantwortlichkeit bei politischen Missständen geführt hätte.

In diesem Fall wäre durch die Staatsanwaltschaft ebenfalls auch zu prüfen gewesen, ob das in den Unfall verwickelte Eisenbahnunternehmen überhaupt diese Art der Tätigkeit – die zum Unfall führte – hätte ausüben dürfen: Das Unternehmen erfüllt die gesellschaftsrechtlichen Voraussetzungen offensichtlich bis heute nicht.

In diesem Fall hätte aber die Behörde, welche diesem Unternehmen die Genehmigungen und Konzessionen ausgestellt hat, überprüft werden müssen, was ebenfalls bis heute unterlassen wurde.

Es erweckt schon den Anschein, dass es sich die Staatsanwaltschaft insofern leicht macht, als sie ausschließlich ausführende „kleine“ ArbeitnehmerInnen anklagt, die Systemfehler und Aufsichtsmängel aber und die dafür Verantwortlichen unbeachtet lässt. Dies selbst dann, wenn bereits sehr deutlich von Verfahrensbeteiligten darauf hingewiesen wird. Der deutliche Eindruck, dass man in Österreich von Seiten der Staatsanwaltschaft nicht behelligt wird, sobald man eine gewisse soziale Stufe erklommen hat, ist jedoch, wie sich zeigt, zB für die Sicherheit nachteilig und könnte insgesamt fatale Auswirkungen für das allgemeine Rechts- und Unrechtsempfinden der Bürgerinnen und Bürger haben.

Die unterfertigenden Abgeordneten stellen daher folgende

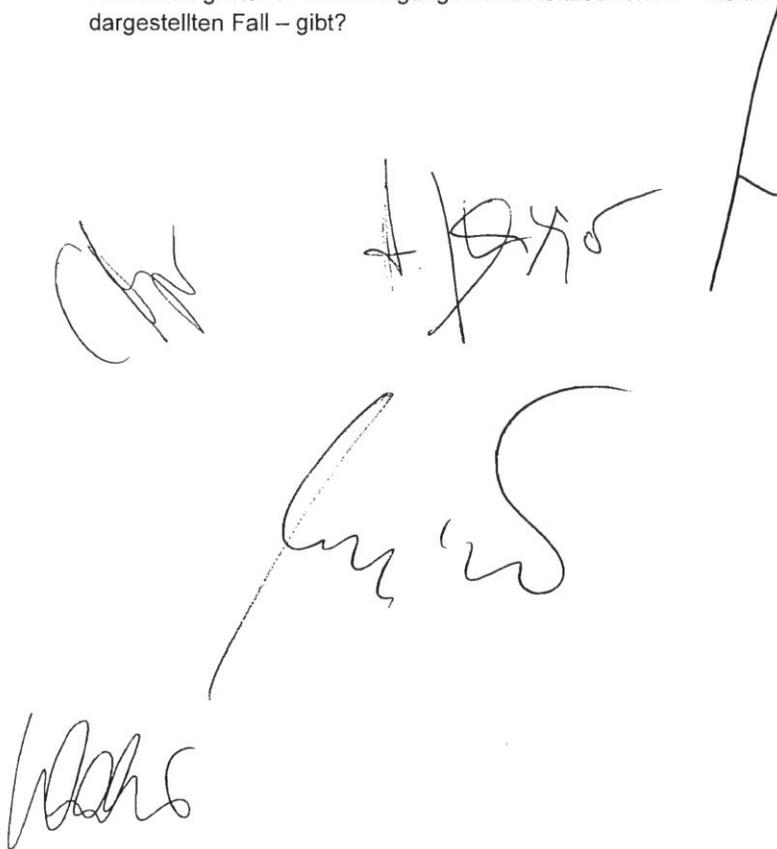
ANFRAGE

1. Wie viele Anklagen gemäß VbVG wurden in Österreich seit Bestehen dieses Gesetzes erhoben?
2. Wie viele Anklagen gemäß VbVG wurden dabei gegen Eisenbahnunternehmen im Zusammenhang mit Bahnunfällen erhoben?
3. Wie viele strafrechtliche Anklagen wurden im selben Zeitraum gegen Eisenbahnbedienstete im Zusammenhang mit Bahnunfällen erhoben?
4. Wie erklären Sie die Differenz?
5. Bei wie vielen Bahnunfällen konnte einerseits eine individuelle Verantwortung eines Mitarbeiters gemäß § 3 Abs 3 Z 1 VbVG angenommen werden, andererseits aber nicht von einem Organisationsmangel beim

Seite 2 von 3

Verband gem § 3 Abs 3 Z 2 VbVG ausgegangen werden, sodass zwar gegen den Mitarbeiter Anklage erhoben wurde, gegenüber dem Eisenbahnunternehmen aber das Ermittlungsverfahren eingestellt wurde?

6. Wie oft wurde bei solchen Ermittlungsverfahren im Zusammenhang mit Eisenbahnunfällen ein/e SachverständigeR von der StA zur Beurteilung der Frage bestellt, ob ein Organisationsmangel gemäß § 3 Abs 3 Z 2 VbVG vorgelegen hat?
7. Zu wie vielen Verurteilungen gemäß VbVG im Zusammenhang mit Bahnunfällen kam es in Österreich seit Bestehen dieses Gesetzes?
8. Zu wie vielen strafrechtlichen Verurteilungen von ausführenden Eisenbahnbediensteten im Zusammenhang mit Bahnunfällen kam es im selben Zeitraum?
9. Wie erklären Sie diese Differenz, wenn man bedenkt, dass ein einzelner Fehler im System Bahn mit hoher Wahrscheinlichkeit nicht zum Unfall führen dürfte?
10. Wieso bleiben die genehmigungsausstellenden Behörden von der Staatsanwaltschaft selbst dann unbehelligt, wenn es große Zweifel an der Rechtmäßigkeit der Genehmigungen und Konzessionen – wie im oben dargestellten Fall – gibt?





REPUBLIK ÖSTERREICH
DIE BUNDESMINISTERIN FÜR JUSTIZ

BMJ-Pr7000/0243-Pr 1/2012

Museumstraße 7
1070 Wien

Tel.: +43 1 52152 0
E-Mail: team.pr@bmj.gv.at

Frau
Präsidentin des Nationalrates

XXIV. GP.-NR
12431/AB
20. Nov. 2012
zu 12662/J

Zur Zahl 12662/J-NR/2012

Die Abgeordneten zum Nationalrat Mag. Albert Steinhauser, Freundinnen und Freunde haben an mich eine schriftliche Anfrage betreffend „Eisenbahnunfälle und Verbandsverantwortlichkeitsgesetz“ gerichtet.

Ich beantworte diese Anfrage wie folgt:

Zu 1:

Seit Inkrafttreten des Verbandsverantwortlichkeitsgesetzes wurde in Österreich in insgesamt 24 Fällen ein Antrag auf Verhängung einer Verbandsgeldbuße gestellt.

Zu 2:

Im Zusammenhang mit Bahnunfällen wurde in einem Fall ein Antrag auf Verhängung einer Verbandsgeldbuße gestellt.

Zu 3:

Im Zusammenhang mit Bahnunfällen wurde in sieben Fällen gegen Eisenbahnbedienstete Strafantrag erhoben.

Zu 4 und 5:

In fünf Fällen konnte eine Verantwortlichkeit eines Eisenbahnmitarbeiters, nicht jedoch eines Eisenbahnunternehmens angenommen werden. Die Differenz ergibt sich daraus, dass einerseits Organisationsmängel, welche eine Grundlage für eine Prüfung nach dem Verbandsverantwortlichkeitsgesetz bieten könnten, gar nicht indiziert waren, andererseits die erfolgte Prüfung einer Verbandsverantwortlichkeit nicht zu einem für eine Antragstellung auf Verhängung einer Verbandsgeldbuße ausreichenden Ergebnis führte.

Zu 6:

Bei Ermittlungsverfahren im Zusammenhang mit Eisenbahnunfällen wurden in drei Fällen Sachverständigengutachten zur Beurteilung eines allenfalls bestehenden

Organisationsmangels eingeholt.

Zu 7:

Im Zusammenhang mit Bahnunfällen kam es in einem Fall zu einer Verurteilung nach dem Verbandsverantwortlichkeitsgesetz.

Zu 8:

Im Zusammenhang mit Bahnunfällen kam es in vier Fällen zu einer Verurteilung von Eisenbahnbediensteten.

Zu 9 und 10:

Die Differenz zwischen der Summe an Verurteilungen von Eisenbahnbediensteten und Eisenbahnunternehmen ergibt sich schon aus der unterschiedlichen Anzahl von Anklagen bzw. Antragstellungen (vgl. Antwort zu den Fragen 2. und 3.). Im Übrigen weise ich darauf hin, dass ein Verband für Straftaten von Mitarbeitern nur dann verantwortlich ist, wenn Mitarbeiter den Sachverhalt, der dem gesetzlichen Tatbild entspricht, rechtswidrig verwirklicht haben und die Begehung der Tat dadurch ermöglicht oder wesentlich erleichtert wurde, dass Entscheidungsträger die nach den Umständen gebotene und zumutbare Sorgfalt außer Acht gelassen haben, insbesondere indem sie wesentliche technische, organisatorische oder personelle Maßnahmen zur Verhinderung solcher Taten unterlassen haben (§ 3 Abs. 3 VbVG).

Wien, 20. November 2012



Dr. Beatrix Karl

XXIV. GP.-NR

14026 /J
19. Feb. 2013

Anfrage

der Abgeordneten Anton Heinzl, Genossinnen und Genossen
an die Bundesministerin für Justiz

betreffend Eisenbahnunfälle und Verbandsverantwortlichkeitsgesetz

Am 20.9.2012 wurde durch den Abgeordneten Steinhauser (G) und dessen FreundInnen eine parlamentarische Anfrage betreffend Eisenbahnunfälle und Verbandsverantwortlichkeitsgesetz an Sie gestellt. Der Abgeordnete Steinhauser(G) fragte Sie in dieser Anfrage, gegen wie viele Eisenbahnbedienstete im Zusammenhang mit Eisenbahnunfällen seit Bestehen des VbVG (Dezember 2005) Anklage erhoben wurde. Die Frage nach der Anzahl beantworten Sie mit der Zahl „7“. Nach Rücksprache mit der zuständigen Fachgewerkschaft wurde in diesem Zeitraum jedoch mindestens 48 mal Eisenbahnbediensteten Rechtsschutz im Zuge von Strafverfahren gewährt und man hat zumindest von einem Eisenbahnbediensteten Kenntnis, gegen den in diesem Zeitraum (2006 – 2012) Anklage erhoben wurde, der nicht Gewerkschaftsmitglied war. In den meisten Fällen führte die Anklage später zu einer Verurteilung oder Diversion.

Bei der Produktion von Eisenbahnverkehr handelt es sich um eine industrialisierte Form von Verkehr. Aufgrund der physikalischen, technischen und normativen Vorgaben dieses Systems ist es sehr unwahrscheinlich, dass ein einzelner menschlicher Fehler reicht, um zu einem Unfall zu führen. Genau dieser Umstand macht die Eisenbahn zu einem der sichersten Verkehrsträger. Diese Umstände legen zwingend den Schluss nahe, dass so gut wie jeder Eisenbahnunfall eine Verurteilung gemäß VbVG nach sich ziehen muss. Ihre Antwort, dass es seit Bestehen des VbVG nur zu einer einzigen Verurteilung nach einem Eisenbahnunfall gemäß diesem Gesetz gekommen ist, deckt sich mit unseren Recherchen und zeigt die diesbezüglichen Versäumnisse der Justiz.

Am 09.11.2010 ereignete sich ein tödlicher Arbeitsunfall in einem steirischen Eisenbahnunternehmen. Dieser Unfall wurde unter der GZ 10 Bs5247/11a strafrechtlich abgehandelt. Im Zuge dieses Strafverfahrens traten eklatante Systemmängel ans Tageslicht. Das Verkehrsarbeitsinspektorat ermittelte und führte zahlreiche Einvernahmen durch. Am 18.01.2012 wurde eine Niederschrift aufgrund einer Aussage angefertigt. Bei dieser Aussage handelte es sich zusammengefasst um ein Geständnis eines Insiders. Diese Niederschrift wurde im Zuge der Amtshilfe der Staatsanwaltschaft übermittelt und langte dort laut Eingangsstempel am 27.02.2012 ein. Ungeachtet des brisanten und auch umfangreichen Inhalts wurde bereits am 29.02.2012 von der Staatsanwältin Mag Katharina Doppelhofer schriftlich festgehalten, dass das Verfahren gegen Verantwortliche des Unternehmens bereits am 20.07.2011 eingestellt wurde. Stellt man den Umfang und die Komplexität einer

seriösen rechtlichen Überprüfung einer Schilderung eines Sachverhaltes unter Wahrheitspflicht in Relation zur raschen Abhandlung der steirischen Staatsanwaltschaft, die bereits nach zwei Tagen abgeschlossen war, kommen berechtigte Zweifel an der Qualität der Ermittlungen auf.

Die unterzeichneten Abgeordneten richten daher an die Bundesministerin für Justiz folgende

Anfrage:

1. Auf die Frage von Abgeordneten Steinhauser, wie viele strafrechtliche Anklagen seit Inkrafttreten des Verbandsverantwortlichkeitsgesetzes gegen Eisenbahnbedienstete im Zusammenhang mit Bahnunfällen erhoben worden seien, antworten Sie, dass gegen 7 Eisenbahnbedienstete strafrechtliche Anklage erhoben worden sei. Nach Auskunft der zuständigen Fachgewerkschaft wurde in diesem Zeitraum jedoch mindestens 48 mal Eisenbahnbediensteten Rechtsschutz im Zuge von Strafverfahren gewährt, dazu kommt noch ein Verfahren gegen einen Bediensteten, der nicht Gewerkschaftsmitglied war. Wie erklären Sie, dass Sie dem Parlament nur 1/7 der tatsächlichen Fälle bekannt gegeben haben?
2. Wie oben ausgeführt müsste fast jeder Eisenbahnunfall eine Verurteilung gemäß VbVG nach sich ziehen. Ihre Antwort, dass es seit Bestehen des VbVG nur zu einer einzigen Verurteilung nach einem Eisenbahnunfall gemäß diesem Gesetz gekommen ist, zeigt Versäumnisse der Justiz auf. Wie erklären Sie sich die unterschiedlichen Vorgehensweisen der Justiz gegen betroffene „kleine“ Eisenbahner und dem verantwortlichen Management?
3. Das Strafverfahren zum oben angeführten tödlichen Arbeitsunfall am 9.11.2010 wirft viele ungeklärte Fragen bezüglich der Qualität der Ermittlungen auf. Erachten Sie es aus generalpräventiver Sicht als sinnvoll, der Eisenbahnbranche das klare Signal zu senden, dass über tödliche Systemmängel geflissentlich hinweggesehen wird?
4. Wie erklären Sie, dass es selbst bei einem Geständnis unter Wahrheitspflicht über eklatante Systemmängel, die zum Tode eines Menschen führten, zu keiner Anklageerhebung nach dem VbVG kommt?

5. Wie erklären Sie, dass die Staatsanwaltschaft Graz ein 21 seitiges Geständnis mit der Darstellung über gravierende Systemmängel eines fachkundigen Insiders bereits innerhalb von zwei Tagen seriös auf strafrechtliche Relevanz prüfen kann?

6. Können Sie ausschließen, dass hier versucht wurde, das betroffene Management vor einer Anklage zu bewahren?

Andreas Kunz *Salvatore*
Schrey *D. Paul* *F. G. Diatta*



REPUBLIK ÖSTERREICH
DIE BUNDESMINISTERIN FÜR JUSTIZ

BMJ-Pr7000/0051-Pr 1/2013

Museumstraße 7
1070 Wien

Tel.: +43 1 52152 0
E-Mail: team.pr@bmj.gv.at

Frau
Präsidentin des Nationalrates

XXIV. GP.-NR
13789/AB
19. April 2013
zu 14026/J

Zur Zahl 14026/J-NR/2013

Die Abgeordneten zum Nationalrat Anton Heinzl, Genossinnen und Genossen haben an mich eine schriftliche Anfrage betreffend „Eisenbahnunfälle und Verbandsverantwortlichkeitsgesetz“ gerichtet.

Ich beantworte diese Anfrage wie folgt:

Zu 1:

Mir ist zwar nicht bekannt, wie oft und in welchen Fällen von Gewerkschaften Rechtsschutz gewährt wird, aus der in der Anfrage kolportierte Information, dass 48 Eisenbahnbedienstete Rechtsschutz ihrer Fachgewerkschaft in Strafverfahren erhielten, kann aber nicht abgeleitet werden, dass auch in 48 Fällen Anklage im Zusammenhang mit Eisenbahnunfällen erhoben wurde.

Es ist davon auszugehen, dass Eisenbahnbedienstete Rechtsschutz ihrer Fachgewerkschaft bereits vor Erhebung einer Anklage erhalten. In den genannten 48 Fällen sind daher mit Sicherheit Verfahren enthalten, in denen zwar wegen Eisenbahnunfällen ermittelt wurde, das Verfahren in weiterer Folge allerdings gemäß § 190ff StPO eingestellt oder gemäß § 198ff StPO durch Diversion erledigt wurde. Möglicherweise sind in dieser Zahl auch Fälle enthalten, in denen gegen unbekannte Täter ermittelt oder ohne Einleitung eines Strafverfahrens ein bloßer Sachverhaltsbericht der Kriminalpolizei an die Staatsanwaltschaft übermittelt wurde, wie es beispielsweise in Fällen eines sogenannten Eisenbahnsuizids üblich ist.

Ferner ist nicht auszuschließen, dass Eisenbahnbediensteten Rechtsschutz auch im Zusammenhang mit Strafverfahren gewährleistet wird, die keine Eisenbahnunfälle betreffen. Gewerkschaften gewähren Rechtsschutz zumindest in Verfahren wegen fahrlässig begangener Straftaten, die mit der beruflichen Tätigkeit im Zusammenhang stehen. Es ist

1 von 3

www.parlament.gv.at

daher möglich, dass in den genannten 48 Rechtsschutzfällen auch Verfahren ohne Zusammenhang mit Eisenbahnunfällen enthalten sind, wie beispielsweise Verfahren wegen fahrlässiger Körperverletzungen, die durch einen mit einem Straßenfahrzeug eines Eisenbahnunternehmens verursachten Verkehrsunfall oder durch unzureichende Schneeräumung auf einem Bahnhofsgelände herbeigeführt wurden.

Schließlich ist zu berücksichtigen, dass Rechtsschutz nicht nur Beschuldigten, sondern beispielsweise auch Opfern von Arbeitsunfällen gewährt werden kann.

Die Tatsache, dass in 48 nicht näher aufgeschlüsselten Fällen Eisenbahnbedienstete Rechtsschutz ihrer Fachgewerkschaft erhielten, belegt daher nicht, dass die bei den Staatsanwaltschaften erhobene und der Beantwortung der Anfrage 12662/J-NR/2012 zugrunde gelegte Zahl von sieben Anklagen wegen Eisenbahnunfällen unrichtig ist.

Zu 2:

Ich verweise auf meine Beantwortung der Fragen 9 und 10 der Anfrage 12662/J-NR/2012. Die Haftungsvoraussetzungen nach dem Verbandsverantwortlichkeitsgesetz (VbVG) unterscheiden sich von jenen nach dem StGB. Insbesondere der Nachweis, dass wesentliche technische, organisatorische oder personelle Maßnahmen zur Verhinderung solcher Taten unterlassen wurden (§ 3 Abs. 3 VbVG), ist gerade auch bei Unternehmen mit einer konzernartige aufgesplitteten Struktur, wie sie bei Eisenbahnunternehmen nicht unüblich sein dürften, nicht immer leicht zu erbringen. Auch erscheint es entgegen der in der Anfrage vertretenen Ansicht durchaus möglich, dass menschliches Versagen zu schwerwiegenden Eisenbahnunfällen führt, die durch entsprechende Sicherheitsvorkehrungen des Eisenbahnunternehmens nicht immer verhinderbar sind. Sofern die Sicherheitsvorkehrungen dem Stand der Technik entsprechen, ist in derartigen Fällen ein Nachweis der Unterlassung der in § 3 Abs. 3 VbVG angeführten Maßnahmen nicht zu erbringen.

Auch räumt § 18 VbVG den Staatsanwaltschaften gegenüber Verbänden ein besonderes, gesetzlich determiniertes Verfolgungsermessen ein, während Verfahren gegen natürliche Personen grundsätzlich durch das, ein derartiges Ermessen ausschließendes Legalitätsprinzip geprägt sind.

Im Übrigen ist hervorzuheben, dass das VbVG gerade nicht eine strafrechtliche Verantwortung des Managements einführt, sondern des verantwortlichen Verbandes. Die Strafbarkeit des Verbandes kann aus einer Fehlleistung von Entscheidungsträgern (§ 3 Abs. 2 VbVG), aber auch aus einer Straftat eines anderen („kleinen“) Mitarbeiters (§ 3 Abs. 3 VbVG) resultieren.

Zu 3 bis 6:

Ich kann die Annahmen, die diesen Fragen zu Grunde liegen – unter Verweis auf meine

Ausführungen zu den Fragepunkten 1 und 2 – nicht nachvollziehen. Der Vorwurf, es werde über tödliche Systemmängel hinweggesehen, entbehrt jeder Grundlage.

Der im Ermittlungsverfahren von der Staatsanwaltschaft Graz bestellte Sachverständige DI W.H. führte in seinem Gutachten aus, dass infolge des massiven Fehlverhaltens des Angeklagten J.W. sowie des Getöteten W.P. selbst das Vorhandensein aller erforderlichen Unterlagen sowie nachweislicher Unterweisungen den Unfall mit großer Wahrscheinlichkeit nicht hätte verhindern können, sodass das Ermittlungsverfahren gegen Verantwortliche der Steiermärkischen Landesbahnen mangels Kausalität der allfälligen Versäumnisse nach § 190 Z 1 StPO eingestellt wurde. Im Hinblick auf dieses Sachverständigengutachten ist eine Prüfung der Aussage eines fachkundigen Insiders innerhalb von zwei Tagen jedenfalls möglich. Da die Entscheidung über die Einstellung des Ermittlungsverfahrens nach dem Verbandsverantwortlichkeitsgesetz auf rein sachlichen Erwägungen beruhte, erübrigt sich die Beantwortung der Frage, ob versucht wurde, das betroffene Management vor einer Anklage zu bewahren.

Ich habe daher keinen Grund zur Annahme, dass die Strafverfolgungsbehörde im genannten Verfahren gegen das Objektivitätsgebot verstoßen hat.

Wien, 16. April 2013



Dr. Beatrix Karl

ANHANG III

Abschlussbericht der Volksanwaltschaft 2009



VOLKSANWALTSCHAFT

Herrn
Rechtsanwalt
Dr. Edwin Mächler
Glacisstraße 67
8010 Graz



Dr. Peter Kostelka
Volksanwalt

Sachbearbeiter/-in:
OR Dr. Martin Hiesel

Geschäftszahl:
BD/197-VIN/08

Datum: 14. Juli 2009

Betr.: Bundesanstalt für Verkehrsuntersuchung

Sehr geehrter Herr Rechtsanwalt!

Ich nehme Bezug auf Ihr Schreiben vom 29. Juni 2009 und möchte Ihnen zunächst zu dem Freispruch Ihres Mandanten durch das Bezirksgericht Bregenz gratulieren.

Weiters möchte ich Sie darüber informieren, dass die Volksanwaltschaft in dem Bestreben, das vorliegende Prüfungsverfahren innerhalb einer angemessenen Frist einer Erledigung zuzuführen, die zahlreichen Stellungnahmen und Repliken, die allesamt mit großer Sachkenntnis verfasst wurden, einer umfassenden Prüfung unterzogen. Nachfolgend möchte ich Sie über das Ergebnis des volksanwaltschaftlichen Prüfungsverfahrens informieren.

Einleitend möchte ich allerdings nicht unerwähnt lassen, dass das gegenständliche Prüfungsverfahren indirekt durch einen fürchterlichen Unfall auf der Strecke Lochau-Hörbranz ausgelöst wurde, bei dem drei Menschen auf tragische Weise ihr Leben verloren haben. Wenngleich derartige Unglücksfälle in Österreich zum Glück sehr selten sind so zeigt gerade dieser Fall einmal mehr, wie wichtig eine ständige Überprüfung und Optimierung der eisenbahnrechtlichen Sicherheitsvorschriften und die damit im Zusammenhang stehende Tätigkeit der Unfalluntersuchungsstelle des Bundes ist. Es steht für die Volksanwaltschaft außer Frage, dass sowohl das Beschwerdevorbringen als auch die Stellungnahmen des Bundesministeriums für Verkehr, Innovation und Technologie von dem Gedanken getragen sind, dass die Tätigkeit der Unfalluntersuchungsstelle des Bundes höchsten Qualitätsstandards zu entsprechen hat und wenn möglich stetig noch wei-

ter zu verbessern ist. Auch die nachfolgenden Feststellungen der Volksanwaltschaft sind im Lichte dieses Grundgedankens zu verstehen.

1. Unter dem Beschwerdepunkt **„Äquidistanz der Mitglieder der Unfalluntersuchungsanstalt zu den beteiligten Bediensteten der ÖBB, zur ÖBB Infrastrukturbetrieb AG und zur Eisenbahnbehörde?“** wurde im gegenständlichen Verfahren in Zweifel gezogen, dass Mitarbeiter der Unfalluntersuchungsstelle ihre Aufgaben ohne jeglichen Interessenskonflikt erfüllen können. Da dieser zentrale Vorwurf die Tätigkeit der Unfalluntersuchungsstelle in ihrer Gesamtheit und gleichsam in ihren Wurzeln trifft sieht sich die Volksanwaltschaft veranlasst, ihn an den Beginn der Erwägungen zu stellen.

Die Volksanwaltschaft teilt dabei zunächst die in den Beschwerdeausführungen enthaltene Auffassung, wonach die durchzuführenden Unfalluntersuchungen von einer Stelle durchzuführen sind, die „von den Akteuren des Eisenbahnsektors unabhängig ist.“ Die Volksanwaltschaft erachtet es in diesem Zusammenhang auch für zutreffend, dass dabei jeglicher Interessenskonflikt zu vermeiden ist.

Dies wird seitens des Bundesministeriums für Verkehr, Innovation und Technologie in den der Volksanwaltschaft vorliegenden Stellungnahmen auch nicht in Abrede gestellt. Allerdings wird in diesen Stellungnahmen die Auffassung vertreten, dass die einschlägigen gemeinschaftsrechtlichen Vorgaben durch § 4 Abs. 3 Unfalluntersuchungsgesetz, BGBl I Nr. 123/2005, wonach der Leiter und die Mitarbeiter der Unfalluntersuchungsstelle im Rahmen ihrer Tätigkeit als Untersuchungsorgane an keine Weisungen von Organen außerhalb der Unfalluntersuchungsstelle gebunden sind, im innerstaatlichen Recht ausreichend umgesetzt sind.

Dies wiederum wird im Beschwerdevorbringen nicht in Abrede gestellt, jedoch in allgemeiner Weise darauf hingewiesen, dass sich die Mitarbeiter der Unfalluntersuchungsanstalt, Fachbereich Schiene, „durchwegs aus früheren, höheren Dienstnehmern der ÖBB-Gesellschaften rekrutieren, die nach einiger Zeit“ immer wieder zurück zum vormaligen Arbeitgeber wechseln.“

Die Volksanwaltschaft vertritt dazu die Auffassung, dass selbst auf dem Boden dieses Beschwerdevorbringens keine Bedenken in Bezug auf die gemeinschafts- oder auch verfassungsrechtskonforme Ausgestaltung der innerstaatlichen Gesetzeslage erhoben werden können, weil die Unabhängigkeit der Mitarbeiter der Unfalluntersuchungsstelle im Lichte des klaren Wortlauts der zitierten Gesetzesbestimmung unter Beachtung der wertungsmäßig einschlägigen Rechtsprechung des Verfassungsgerichtshofes gegeben ist. In diesem Zusam-

menhang ist auf die Rechtsprechung des Verfassungsgerichtshofes zur Unabhängigkeit sogenannter Kollegialbehörden mit richterlichem Einschlag im Sinne des Art. 133 Z 4 B-VG zu verweisen, wonach insbesondere an der Unabhängigkeit nicht deshalb gezweifelt werden kann, weil – weisungsfreie - Interessenvertreter (VfSlg 12598/1991, 13509/1993, 14843/1997, 15325/1998) oder in sonstigen Tätigkeiten weisungsgebundene Verwaltungsbeamte (VfSlg 15668/1999, 16334/2001, 17449/2005) tätig sind. Nicht einmal die Zugehörigkeit zu einer politischen Partei und die Mitarbeit in einer solchen Gruppierung vermag dieser Rechtsprechung zufolge für sich allein einen Befangenheitsgrund herzustellen (VfSlg 15126/1998). Zusammenfassend ist dieser Rechtsprechung – deren Wertungen auf die hier gegebene Fallkonstellation nach Auffassung der Volksanwaltschaft ohne weiteres übertragbar sind, und die daher zur Beurteilung des vorliegenden Beschwerdepunktes auch analog herangezogen wurden – zu entnehmen, dass im Falle gesetzlich normierter Weisungsfreiheit eine dem Anschein der Unabhängigkeit und Unparteilichkeit entgegenstehende Konstellation nur bei Vorliegen besonderer Gründe gegeben sein könnte (vgl VfGH 20.6.2008, B 61/07; VfGH 27.9.2008, B 290/07). Solche spezifischen Gründe, die dem Verhältnis funktioneller oder dienstlicher Unterordnung in Bezug auf eine zum ÖBB-Konzern gehörende AG wertungsmäßig gleichkommen müssten, wurden im Beschwerdevorbringen gegenüber der Volksanwaltschaft weder geltend gemacht noch ergibt sich derartiges aus den der Volksanwaltschaft im Rahmen des Prüfungsverfahrens übermittelten Unterlagen.

Auf dem Boden der vorstehend skizzierten Rechtsprechung des Verfassungsgerichtshofes kann indes nicht a priori ausgeschlossen werden, dass in konkreten Einzelfällen ausnahmsweise nicht doch besondere Gründe vorliegen könnten, welche trotz formaler Weisungsfreistellung Anlass dazu geben könnten, die Unabhängigkeit eines Untersuchungsorgans in Zweifel zu ziehen. Dies könnte etwa dann der Fall sein, wenn ein Mitarbeiter in einem lediglich befristeten Dienstverhältnis zum Bund unter gleichzeitiger Karenzierung seitens der ÖBB als früherem Arbeitgeber beschäftigt wäre. Die Volksanwaltschaft erachtet es daher als Zweckmäßig, unter Beachtung der vorstehend skizzierten verfassungsgerichtlichen Rechtsprechung insbesondere bei der Ausgestaltung der dienstrechtlichen Verhältnisse der Mitarbeiter der Unfalluntersuchungsstelle dafür Sorge zu tragen, dass alles unterlassen wird, was auch nur den Anschein von Befangenheit erzeugen könnte.

2. Ein weiterer die Tätigkeit der Unfalluntersuchungsstelle an den Wurzeln treffender Beschwerdepunkt bezieht sich auf die **Frage der richtlinienkonformen Ausgestaltung des Unfalluntersuchungsgesetzes.**

Die Volksanwaltschaft geht nach eingehender Prüfung dieses Beschwerdevorwurfes davon aus, dass jedenfalls aus dem Blickwinkel des beschwerdegegenständlichen Falles keine Bedenken ob der richtlinienkonformen Ausgestaltung des Unfalluntersuchungsgesetzes bestehen, weil dieses einer richtlinienkonformen Auslegung zugänglich ist:

Die Volksanwaltschaft teilt die seitens des Bundesministeriums für Verkehr, Innovation und Technologie vertretene Auffassung, wonach jede auf dem Boden des Unfalluntersuchungsgesetzes eingeleitete Untersuchung als ausschließliches Ziel die Feststellung der Ursache des Vorfalles hat, um Sicherheitsempfehlungen ausarbeiten zu können, die zukünftig zur Vermeidung gleichartiger Vorfälle beitragen können. Die Klärung möglicher Schuld- und Haftungsfragen ist demgegenüber nicht Aufgabe der nach dem Unfalluntersuchungsgesetz durchzuführenden Untersuchungen.

Darüber hinaus teilt die Volksanwaltschaft die Auffassung, dass § 4 Abs. 3 zweiter Satz Unfalluntersuchungsgesetz im Zusammenhalt mit dem ersten Satz dieser Bestimmung bei einer auf die Systematik und den Gesetzeszweck Bedacht nehmenden Interpretation restriktiv lediglich dahingehend zu verstehen ist, dass sich das darin geforderte „Einvernehmen“ lediglich auf die Koordination der Untersuchungen bezieht. Es erscheint allerdings erwähnenswert, im Zuge einer Novelle des Gesetzes eine entsprechende Klarstellung in den Gesetzestext aufzunehmen, weil der Wortlaut („dürfen ... nur im Einvernehmen“) im Hinblick auf den Gesetzeszweck überschießend und daher geradezu zwangsläufig anfällig für Missverständnisse und Fehlinterpretationen ist.

Ausgehend von dem soeben dargelegten Normverständnis besteht für die Volksanwaltschaft aber kein Zweifel, dass die im gegenständlichen Zusammenhang von dem beschwerdeführenden Rechtsanwalt angesprochenen §§ 4 Abs. 3, 15 Abs. 3, 15 Abs. 4 Z 5 und 20 Abs. 3 Unfalluntersuchungsgesetz einer richtlinienkonformen Auslegung zugänglich sind. Dies gilt umso mehr, als § 15 Abs. 5 Unfalluntersuchungsgesetz in vorbildlicher Klarheit ausdrücklich vorsieht, dass die Ergebnisse des Untersuchungsberichtes im gerichtlichen Strafverfahren bei sonstiger Nichtigkeit nicht als Beweismittel zum Nachteil des Beschuldigten verwertet werden dürfen.

Lediglich der Vollständigkeit halber ist abschließend noch darauf hinzuweisen, dass auch ein allfälliger Verstoß gegen diese Gesetzesbestimmung seitens der Vollziehung nicht ihre Gemeinschaftsrechtswidrigkeit nach sich ziehen kann.

3. Ein weiterer zentraler Beschwerdepunkt betrifft den in sämtlichen Beschwerdeschriftsätzen behaupteten **Verstoß gegen Veröffentlichungsvorschriften** in dem konkreten beschwerdegegenständlichen Fall.

Die maßgebliche Rechtslage dazu ist klar: Gemäß § 15 Abs. 3 Unfalluntersuchungsgesetz ist ausschließlich der „endgültige Untersuchungsbericht“ zu veröffentlichen und unter bestimmten gesetzlich präzise normierten Voraussetzungen (siehe § 15 Abs. 4 Z 5 leg. cit.) der zuständigen Staatsanwaltschaft zu übermitteln.

Die Volksanwaltschaft sieht es im beschwerdegegenständlichen Verfahren als erwiesen an, dass der vorläufige Untersuchungsbericht sowohl in einen Straftakt des BG Bregenz als auch in einen Akt der Staatsanwaltschaft Feldkirch Eingang gefunden hat und im Zusammenhang mit dem gegen den Mandanten des einschreitenden Rechtsanwaltes geführten strafgerichtlichen Verfahren von großer Relevanz war. Es ist für die Volksanwaltschaft offensichtlich, dass die in Rede stehende Übermittlung des vorläufigen Untersuchungsberichtes gesetzwidrig war. Das (aufgrund des Beschwerdevorbringens) lediglich auf den Vollzugsbereich des Bundesministeriums für Verkehr, Innovation und Technologie beschränkte Prüfungsverfahren der Volksanwaltschaft hat jedoch keine Anhaltspunkte dafür ergeben, dass der vorläufige Untersuchungsbericht seitens der Unfalluntersuchungsstelle des Bundes oder seitens Mitarbeiterinnen oder Mitarbeiter des Bundesministeriums für Verkehr, Innovation und Technologie der Staatsanwaltschaft zur Verfügung gestellt wurde. Der Volksanwaltschaft wurde in diesem Zusammenhang ein ELAG-Auszug zur Verfügung gestellt, aus dem ersichtlich ist, dass seitens der Unfalluntersuchungsstelle eine entsprechende Versendung gerade nicht erfolgt ist.

Die Volksanwaltschaft begrüßt in diesem Zusammenhang ausdrücklich die vom Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie in Zukunft vorgesehene Vorgangsweise, wonach die Unfalluntersuchungsstelle des Bundes sowohl im Übermittlungsschreiben an die lege lata empfangsberechtigte Personen als auch auf dem vorläufigen Untersuchungsbericht selbst einen deutlich sichtbaren Vermerk anbringen wird, dass eine Weitergabe dieses Berichtes an nicht empfangsberechtigte Personen nicht zulässig ist. Damit sollte es in Zukunft ausgeschlossen sein, dass eine gesetzwidrige Weitergabe des vorläufigen Untersuchungsberichtes ein Strafverfahren gegen bestimmte darin erwähnte Personen nach sich zieht bzw. solchen Personen in einem solchen Verfahren zum Nachteil gereicht.

4. In den Beschwerdeschriftsätzen werden zudem wiederholt mehrere **Mängel des vorläufigen Untersuchungsberichtes** beanstandet.

Die Volksanwaltschaft geht davon aus, dass es gerade der Sinne des in Bezug auf den vorläufigen Untersuchungsbericht vorgesehenen Stellungnahmeverfahrens ist, im Zuge der Vorbereitung des „endgültigen“ Untersuchungsberichts die Korrektur eventueller Mängel zu ermöglichen. Es ist somit vom Gesetzgeber geradezu vorausgesetzt, dass der vorläufige Unfalluntersuchungsbericht lediglich eine Art Zwischenstufe im Prozess der Erstellung des endgültigen Untersuchungsberichtes darstellt, sodass Unrichtigkeiten in diesem Stadium grundsätzlich noch keinen Verwaltungsmissstand begründen können. Gerade deshalb ist es allerdings von allergrößter Bedeutung, dass der vorläufige Untersuchungsbericht nur jenen Personen und Institutionen zur Stellungnahme zugesandt wird, wo dies gesetzlich auch vorgesehen ist.

Ähnlich wie in einem Verwaltungsverfahren, wo allfällige Verfahrensmängel im Zuge der Erhebungen der maßgeblichen Sachlage, deren Richtigstellung von den Parteien im Rahmen des Parteiengehörs noch veranlasst werden kann, von der Volksanwaltschaft normalerweise nicht gesondert geprüft werden, kann es aus grundsätzlichen Erwägungen auch nicht Aufgabe der verfassungsmäßig als nachprüfendes Verwaltungskontrollorgan eingerichteten Volksanwaltschaft sein, bloße Teilschritte eines Verfahrens ex post akribisch zu prüfen und festzuhalten, was die geprüfte Stelle zu einem bestimmten Verfahrensstand bereits hätte wissen können und müssen. Im vorliegenden Fall ist auch zu bedenken, dass die Rechtsordnung keine Rechtssphäre der von einer solchen Untersuchung betroffenen Personen schafft, die durch Fehler des vorläufigen Untersuchungsberichts verletzt werden könnte. Schließlich beinhaltet weder das Unfalluntersuchungsgesetz noch eine andere gesetzliche Regelung einen Maßstab dafür, anhand dem geprüft werden kann, welche Unrichtigkeiten in einem vorläufigen Untersuchungsbericht seinem Wesen als vorläufigen, also noch zu überarbeitenden Bericht entsprechend der Unfalluntersuchungsstelle nicht vorgehalten werden können und welche Unrichtigkeiten hingegen zu beanstanden sind. Tatsächlich spricht nach Auffassung der Volksanwaltschaft einiges dafür, dass eine außenwirksame objektive Rechtswidrigkeit (ähnlich im Verhältnis Bescheidentwurf und Bescheid) erst im Rahmen des endgültigen Untersuchungsberichts auftreten kann.

5. In den Beschwerdeschriftsätzen werden schließlich auch Mängel des endgültigen Untersuchungsberichtes, insbesondere in Bezug auf einen behaupteten **Verstoß gegen das gesetzliche Gebot, begründete Stellungnahmen zu berücksichtigen**, geltend gemacht.

Die Rechtslage ist auch in diesem Punkt insoweit klar, als gemäß § 14 Abs. 3 Unfalluntersuchungsgesetz begründete Stellungnahmen, die von näher umschriebenen Personen fristge-

recht übermittelt werden, im endgültigen Untersuchungsbericht zu berücksichtigen und diesem als Anhang beizufügen sind.

Die Volksanwaltschaft hält dazu fest, dass ein Textvergleich des der Volksanwaltschaft übermittelten Untersuchungsberichtes der Bundesanstalt für Verkehr, Unfalluntersuchung Fachbereich Schiene zur GZ: BMVIT-795.050-II/BAV/UUB/SCH/2007, mit der mit 4. Oktober 2007 datierten Stellungnahme von *Bruno Matt* an die Unfalluntersuchungsstelle des Bundes im Rahmen des Stimmnahmeverfahrens zeigt, dass nicht nur eine Anonymisierung durchgeführt, sondern einzelne Passagen der Stellungnahme (zB der gesamte Abschnitt „Sowie bei Seite 25:“ oder „Seite 27:“) dem Untersuchungsbericht nicht angeschlossen wurden.

Das Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie hat dazu mitgeteilt, dass Stimmnahmen, die eine Selbstbelastung des Stimmnehmenden beinhalten, ohne zu einer inhaltlichen Abänderung des Untersuchungsberichtes zu führen, nicht in den Anhang des Untersuchungsberichtes aufgenommen werden.

Im Hinblick auf den klaren Wortlaut des § 14 Abs. 3 Unfalluntersuchungsgesetz vermag die Volksanwaltschaft für diese Praxis indes keine tragfähige Rechtsgrundlage zu erkennen. Nicht unerwähnt bleiben soll in diesem Zusammenhang, dass durch § 15 Abs. 5 Unfalluntersuchungsgesetz ohnedies ausdrücklich klargestellt ist, dass die Ergebnisse des Untersuchungsberichtes im gerichtlichen Verfahren nicht als Beweismittel zum Nachteil des Beschuldigten verwertet werden dürfen. Zum anderen kann entgegen der Auffassung des Bundesministeriums auch nicht gesagt werden, dass ein Anhang eines Untersuchungsberichtes, der lediglich die Stellungnahme einer gesetzlich ausdrücklich stimmungsberechtigten Person wiedergibt, dazu führen kann, dass der Untersuchungsbericht den ihm vorgegebenen gesetzlichen Rahmen überschreitet.

Die Volksanwaltschaft vertritt daher die Auffassung, dass die Stellungnahme in anonymisierter Form dem Untersuchungsbericht unverändert als Anhang beigefügt werden muss.

Im gegebenen Zusammenhang soll aber auch nicht unerwähnt bleiben, dass im beschwerdegegenständlichen Fall im Rahmen des endgültigen Untersuchungsberichtes auch Teile der Stellungnahme von *Bruno Matt* weggelassen wurden, die offenkundig keine (freiwillig erfolgende) Selbstbelastung des Stimmnehmenden beinhaltet haben. Auch diesbezüglich kann auf den vorstehenden Klammerausdruck „(zB der gesamte Abschnitt „Sowie bei Seite 25:“ oder „Seite 27:“)“ verwiesen werden.

6. Die Volksanwaltschaft sieht sich abschließend veranlasst noch einmal darauf hinzuweisen, dass mit dem endgültigen Untersuchungsbericht ausschließlich der Zweck verfolgt wird, die Ursache des Vorfalls festzustellen, um Sicherheitsempfehlungen ausarbeiten zu können, die zukünftig zur Vermeidung gleichartiger Vorfälle beitragen können. Wenn und weil dieser Bericht nicht darauf abzielt, mögliche Schuld- und Haftungsfragen zu klären, kommt eine Verletzung von subjektiven Rechten der in dem zu untersuchenden Vorfall involvierten Personen von durch den Bericht als solchen vornherein nicht in Betracht.

Vor diesem Hintergrund und angesichts des inzwischen ergangenen Urteils des BG Bregenz vom 27. April 2009, mit dem der Mandant des einschreitenden Rechtsanwaltes von der gegen ihn erhobenen Anklage freigesprochen wurde, erachtet es die Volksanwaltschaft für nicht notwendig, von Amts wegen weitere Schritte zur Prüfung einzelner Passagen des in Rede stehenden Untersuchungsberichtes zu setzen.

Die Volksanwaltschaft hat das Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie **um Kenntnisnahme und Berücksichtigung der vorstehenden Erwägungen** ersucht und diesem mitgeteilt, dass einzelne Aspekte des gegenständlichen Falles in anonymisierter Form in den Tätigkeitsbericht an den Nationalrat und den Bundesrat für das Jahr 2009 aufgenommen werden.

Ich hoffe, dass ich mit meinen Bemühungen einen Beitrag zur Klärung einiger Rechtsfragen sowie zur Verbesserung der Arbeit der Unfalluntersuchungsstelle des Bundes leisten konnte. Sollten Sie zu den vorstehenden Ausführungen noch Fragen haben, so steht Ihnen mein Mitarbeiter Dr. Hiesel (Dw. 103) gerne zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen



ANHANG IV

Schreiben des Verkehrs-Arbeitsinspektorates vom 31.05.2013 samt Anschreiben vom 13.05.2013

<p>griss & partner RECHTSANWÄLTE</p> <p>31. Mai 2013</p> <p>EINGEGANGEN</p> <p>griss & partner Rechtsanwälte Glacisstrasse 67 8010 Graz</p>	 <p>bmask BUNDESMINISTERIUM FÜR ARBEIT, SOZIALES UND KONSUMENTENSCHUTZ</p> <hr/> <p>Arbeitsrecht und Zentral-Arbeitsinspektorat Verkehrs-Arbeitsinspektorat Favoritenstraße 7, 1040 Wien Postanschrift: Stubenring 1, 1010 Wien DVR: 0017001</p> <p>AUSKUNFT Dr. Reinhart Kuntner Tel: (01) 711 00 DW 2562 Fax: +43 (1) 711002190 reinhart.kuntner@bmask.gv.at</p> <hr/> <p>E-Mail Antworten sind bitte unter Anführung der Geschäftszahl an die E-Mail Adresse VII11@bmask.gv.at zu richten.</p>
---	--

GZ: BMASK-750.100/0002-VII/A/VAI/11/2013

Wien, 31.05.2013

Verständigungspflicht der Staatsanwaltschaft gemäß § 26 VbVG
Anfrage an das Verkehrs-Arbeitsinspektorat

E-Mail vom 13.05.2013

Sehr geehrte Damen und Herren!

Das Bundesministerium für Arbeit, Soziales und Konsumentenschutz, Verkehrs-Arbeitsinspektorat, darf vorerst für die Übermittlung der Informationen zur Studie „Analyse der Erfahrungen mit dem Verbandsverantwortlichkeitsgesetz im Eisenbahnwesen“ sehr herzlich danken.

Einleitend darf darauf hingewiesen werden, dass sowohl das Eisenbahnrecht als auch das Arbeitnehmerschutzrecht eine Reihe von **organisatorischen Bestimmungen** vorgeben die sicherstellen sollen, dass die Einhaltung der Sicherheitsvorschriften durch das Eisenbahnunternehmen sichergestellt wird:

- So verlangt beispielsweise das **Eisenbahngesetz** (EisbG) Nachweise des Eisenbahnverkehrsunternehmens über Vorkehrungen zur Gewährleistung der Sicherheit des Betriebes hinsichtlich Ausbildung der Eisenbahnbediensteten, Wartung der Schienenfahrzeuge und Betriebsvorschriften (§ 37a EisbG) und Nachweise des Eisenbahninfrastrukturunternehmens über den sicheren Betrieb der Eisenbahnanlagen, der Betriebsmittel und des sonstigen Zugehört (§ 38a EisbG).

- Ebenso verlangt beispielsweise das **ArbeitnehmerInnenschutzgesetz** (ASchG) vom Eisenbahnunternehmen im Rahmen der sogenannten Organisationsverpflichtung die Veranlassung aller Maßnahmen zur Verhütung arbeitsbedingter Gefahren, zur Information und zur Unterweisung sowie die Bereitstellung einer geeigneten Organisation und der geeigneten Mittel (§ 3 ASchG).

Sowohl das Eisenbahnrecht als auch das Arbeitnehmerschutzrecht legen bei der Umsetzung der Sicherheitsvorschriften somit einen maßgeblichen **Schwerpunkt auf die Einhaltung von organisatorischen Rahmenbedingungen** durch das Eisenbahnunternehmen. Aus der Sicht des Verkehrs-Arbeitsinspektorates stehen daher auch die Bestimmungen des **Verbands-Verantwortlichkeitsgesetzes** in einem **logischen und systematischen Zusammenhang** zu den angeführten organisatorischen Rahmenbedingungen, weil sie im Regelfall ein Organisationsversagen, also eine Verletzung der gesetzlich vorgegebenen organisatorischen Rahmenbedingungen, überprüfen.

Aus den Erfahrungen der letzten Jahre muss in diesem Zusammenhang leider berichtet werden, dass dem Verkehrs-Arbeitsinspektorat die Einleitung von Verbandsverfahren bzw. die Beendigung von Verbandsverfahren im Wege der Einstellung **nur in Ausnahmefällen bekannt** war. Das von Ihnen beispielhaft angeführte Verfahren (GZ BMVIT-451.977/0001-IV/V1/2012) stellt dabei leider keinen Einzelfall dar.

Das Verkehrs-Arbeitsinspektorat war in den letzten Jahren in gerichtliche Strafverfahren grundsätzlich **nur dann eingebunden**, wenn

- seitens der **Ermittlungsbehörden** (Polizei) nach einem Unfallereignis ein Ersuchen um Stellungnahme über die Verletzung von Arbeitnehmerschutzbestimmungen an uns gerichtet wurde,
- seitens des **Gerichtes** (im Regelfall auf Antrag der Rechtsvertretung der wegen des Unfallereignisses beschuldigten Arbeitnehmer) eine Zeugenladung an das Verkehrs-Arbeitsinspektorat erfolgte oder
- seitens des **Verkehrs-Arbeitsinspektorates** selbst nach einem Unfallereignis wegen eines Verdachts auf grobe Verletzungen von Bestimmungen zum Schutz von Arbeitnehmern Schriftsätze an die zuständige Staatsanwaltschaft oder das zuständige Gericht gerichtet wurden.

Nach den Erfahrungen des Verkehrs-Arbeitsinspektorates werden nach Unfallereignissen **wesentlich häufiger die am Unfallereignis beteiligten Arbeitnehmer strafrechtlich angeklagt** und wird ein organisatorisches Verschulden der Eisenbahnunternehmen von der Staatsanwaltschaft nur in seltenen Fällen in Betracht gezogen.



Das Verkehrs-Arbeitsinspektorat ist daher in den letzten Jahren nach Bekanntwerden von gerichtlichen Strafverfahren im Eisenbahnbereich **wiederholt von sich aus** an Gerichte und Staatsanwaltschaften herangetreten um darauf hinzuweisen, dass bei bestimmten Unfallereignissen aus der Sicht des Arbeitnehmerschutzes nicht alleine ein Verschulden der am Unfallereignis beteiligten Arbeitnehmer, sondern darüber hinaus auch allfällige **organisatorische Versäumnisse des Eisenbahnunternehmens** auf strafrechtliche Relevanz zu überprüfen wären.

Dem Verkehrs-Arbeitsinspektorat ist bekannt, dass in vergleichbaren Fällen in der **Bundesrepublik Deutschland** sehr wohl neben einem Fehler des beteiligten Arbeitnehmers regelmäßig auch die organisatorischen Rahmenbedingungen untersucht werden. Als Beispiel darf das **Unfallereignis in Brühl** vor einigen Jahren angeführt werden, wo neben einem konkreten Fehler eines Eisenbahnbediensteten schließlich auch die Rahmenbedingungen für die Gestaltung der betrieblichen Regelungen im System Eisenbahn untersucht wurden.

Die Einhaltung von Bestimmungen zum Schutz der Arbeitnehmer steht gerade im Eisenbahnbereich regelmäßig auch in einem **Spannungsverhältnis zu wirtschaftlichen Zielen** des Eisenbahnunternehmens, beispielsweise bei der Gestaltung sowie Prüfung und Wartung von Eisenbahnanlagen und Eisenbahnfahrzeugen, bei der Gestaltung von Arbeitsvorgängen, beim Einsatz der Arbeitnehmer (für die sichere Durchführung der Arbeiten erforderliche Anzahl der Arbeitnehmer) oder bei der Schulung und Unterweisung der Arbeitnehmer. Organisatorische Versäumnisse des Eisenbahnunternehmens aus wirtschaftlichen Erwägungen heraus sollten daher auch **aus generalpräventiven Gründen** jedenfalls immer auch im Rahmen des **Verbands-Verantwortlichkeitsgesetzes** strafrechtlich überprüft werden.

Eine stärkere Einbindung bzw. Verbesserung der Stellung des Verkehrs-Arbeitsinspektorates in diesbezüglichen Verfahren würde selbstverständlich Verbesserungsmöglichkeiten bei der **Durchsetzung der organisatorischen Verpflichtungen** der Eisenbahnunternehmen eröffnen und würde seitens des Verkehrs-Arbeitsinspektorates daher begrüßt werden.

Seitens des Verkehrs-Arbeitsinspektorates bestehen keine Einwände dagegen, unsere Stellungnahme im Rahmen Ihrer Studie zu verwerten. Darüber hinaus steht das Verkehrs-Arbeitsinspektorat selbstverständlich auch für weitere Informationen bzw. für eine weitere Diskussion gerne zur Verfügung.

Für den Bundesminister:

Dr. Reinhart Kuntner

Elektronisch gefertigt.

Signaturwert	pNw2YWq+UQDoSikKQOHY2uEn+IQuD7c4jkPTHCK/7JqKohzxiDBi59c+aJDVGjwNPbYFWtL6MhflgqA9dh/+BpU50e3vK7xjGSZN2K+YO7dZ6AbfbbigG+Nsm6Lp8ehcs2tlnW1D9cOPJer+wW2YTe116BgihhdvY2wjN2XEK=	
	Unterzeichner	serialNumber=373486091417,CN=BMASK,O=BM fuer Arbeit, Soziales und Konsumentenschutz,C=AT
	Datum/Zeit-UTC	2013-05-31T10:46:24+02:00
	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: http://www.signaturpruefung.gv.at Informationen zur Prüfung des Ausdrucks finden Sie unter: http://www.bmask.gv.at/cms/site/liste.html?channel=CH1052	

griss & partner

RECHTSANWÄLTE

Bundesministerium für Arbeit,
Soziales und Konsumentenschutz
Verkehrs-Arbeitsinspektorat
zH Herrn Ministerialrat Dr. Reinhart Kuntner
Stubenring 1
1010 Wien

reinhart.kuntner@bmask.gv.at

DR. GUNTER GRISS LL.M.
M.C.L. Univ. of Chicago, Lic. Univ. de Paris
DR. EDWIN MÄCHLER
DR. CHRISTIANE LOIDL J.D. LL.M.
J.D. UW-Madison, M.C.J. NYU
DR. PETER GRISS LL.M.
LL.M. Univ. of San Francisco
DR. ULRIKE HAFNER

A-8010 GRAZ
GLACISSTRASSE 67
TEL. +43 316 830304-0
FAX +43 316 838117
office@griss.at
www.griss.at

Graz, am 13.05.2013
Skr. Dr. Mächler, Dw. 12

Verständigungspflicht der Staatsanwaltschaft gemäß § 26 VbVG

Sehr geehrter Herr Ministerialrat Dr. Kuntner!

Ich verfasse derzeit im Auftrag der Kammer für Arbeiter und Angestellte für Wien die Studie/das Rechtsgutachten "Analyse der Erfahrungen mit dem Verbandsverantwortlichkeitsgesetz im Eisenbahnwesen".

§ 26 Abs. 1 VbVG lautet:

"Die Staatsanwaltschaft hat die für den betroffenen Tätigkeitsbereich eines Verbandes zuständige Verwaltungs- oder Aufsichtsbehörde von einem Ermittlungsverfahren gegen einen Verband und dessen Beendigung durch Einstellung oder Rücktritt von der Verfolgung zu verständigen (§§ 194 und 208 Abs. 4 StPO); im Übrigen hat das Gericht die Behörde über die Beendigung des Strafverfahrens zu verständigen und eine Ausfertigung des Beschlusses, mit dem das Verfahren eingestellt wird, oder des Urteiles zu übermitteln."

Hilf/Zeder in Wiener Kommentar² VbVG § 26 Rz 1 erklären, dass § 26 Abs. 1 VbVG die ausreichende Information der für den betroffenen Tätigkeitsbereich des Verbandes

- 2 -

zuständigen Verwaltungs- oder Aufsichtsbehörde, also insbesondere der Gewerbebehörde, der Finanzmarktaufsicht oder des Arbeitsinspektorates gewährleisten soll.

Ich bitte zur Verwertung in meiner Studie höflich um Auskunft, inwiefern die Staatsanwaltschaften dieser Verständigungspflicht nachkommen und zwar in Bezug auf

- a) die Einleitung des Verbandsverfahrens und
- b) die Beendigung des Verbandsverfahrens im Wege der Einstellung.

Nachdem es meines Wissens noch keine urteilsmäßige Erledigung eines Verbandsverfahrens im Eisenbahnwesen gegeben hat, musste bisher konsequenterweise noch kein Strafgericht dieser Verständigungspflicht gegenüber dem Verkehrs-Arbeitsinspektorat nachkommen.

Zumindest aus dem Unfall vom 09.11.2010 (Ihre Geschäftszahl BMVIT-451.977/0001-IV/V1/2012) weiß ich, dass die Staatsanwaltschaft Sie zu keinem Zeitpunkt über die Einstellung des Verbandsverfahrens (Einstellung: 20.07.2011) informiert hat, auch nicht, nachdem Sie nach der Ihnen nicht bekannten Einstellung des Verbandsverfahrens noch die Eingabe vom 23.02.2012 an die Staatsanwaltschaft übermittelt haben. Ich gehe davon aus, dass dies öfters vorkommen dürfte.

Meines Erachtens wäre es überhaupt notwendig, dem Verkehrs-Arbeitsinspektorat dieselbe Stellung einzuräumen wie diese das Verkehrs-Arbeitsinspektorat in den Verwaltungsstrafverfahren hat. Außerdem bin ich der Meinung, dass das Verbandsverfahren nicht nur auf gerichtliche Straftaten und bestimmte Finanzvergehen gelten sollte, sondern auch für Verwaltungsstrafverfahren generell. Ich wäre Ihnen sehr dankbar, wenn mir das Verkehrs-Arbeitsinspektorat seine Wünsche und Gedanken für eine Verbesserung des Verbandsstrafrechtes im Eisenbahnwesen mitteilt.

Sofern Sie mir die Zustimmung hiefür erteilen, habe ich vor, Ihre schriftliche Reaktion auf dieses Schreiben in meiner Studie zu verwerten und ihr im Anhang beizulegen.

Mit freundlichen Grüßen

Dr. Edwin Mächler

ANHANG V

Der Erlass des Bundesministeriums für Justiz vom 07.08.2012 über die Anwendung des Unfalluntersuchungsgesetzes



REPUBLIK ÖSTERREICH
BUNDESMINISTERIUM FÜR JUSTIZ

BMJ-S825.207/0006-IV 3/2012

Museumstraße 7
1070 Wien

Tel.: +43 1 52152 2733
E-Mail: team.s@bmj.gv.at

Sachbearbeiter/in:
Mag. Clemens Burianek

Herr
Präsident des Obersten Gerichtshofes

Wien

Generalprokuratur

Wien

Herr
Präsident des Oberlandesgerichtes

Wien
Graz
Linz
Innsbruck

Oberstaatsanwaltschaft

Wien
Graz
Linz
Innsbruck

Wirtschafts- und Korruptionsstaatsanwaltschaft

Wien

Vollzugsdirektion

Wien

Betrifft: Erlass über die Anwendung des Unfalluntersuchungsgesetzes

Am 19. April 2012 hat der Nationalrat das Bundesgesetz, mit dem das Unfalluntersuchungsgesetz, das Kraftfahrzeuggesetz 1967, das Seilbahngesetz 2003 sowie das Schifffahrtsgesetz geändert werden (BGBl. I Nr. 40/2012), beschlossen. Aus Anlass dieser Gesetzesänderung informiert das Bundesministerium für Justiz die Gerichte und Staatsanwaltschaften in zusammenfassender Darstellung und Ergänzung der – mit diesem Erlass aufgehobenen - Erlässe vom 2. August 2006 und 26. März 2008 zur Anwendung des Unfalluntersuchungsgesetzes (BGBl. I 123/2005) über die **Aufgaben der unabhängigen Sicherheitsuntersuchungsstelle des Bundes (SUB)** und die **Grundsätze der Koordinierung** der strafrechtlichen Ermittlungen mit der Sachverhalts- und Beweisaufnahme dieser unabhängigen Einrichtung.

Hervorzuheben ist, dass sich die Republik Österreich verpflichtet hat, die **gemeinschaftsrechtlichen Verpflichtungen** und **internationalen Standards** im

1 von 7

Zusammenhang mit einer unabhängigen Untersuchung von Unfällen gewissenhaft zu erfüllen und dafür Sorge zu tragen, dass unter Beachtung der geltenden Rechtsvorschriften über die Befugnisse der für das Strafverfahren wegen gerichtlich strafbarer Handlungen zuständigen Stellen eine **unabhängige Unfalluntersuchung bzw. Unfallforschung nach bestmöglichen Bedingungen** erfolgen kann.

Das am 1. Jänner 2006 in Kraft getretene Unfalluntersuchungsgesetz idF BGBl. I Nr. 40/2012 (**UUG 2005**) dient auf Basis der Konzepte und Strategien der EU-Verkehrssicherheitspolitik der Verbesserung der Verkehrssicherheit, indem Unfälle und Störungen in den Bereichen **Luftfahrt, Schiene, Schifffahrt und Seilbahnen** mit dem **Ziel der Unfallforschung und Unfallprävention** untersucht werden. Um Interessenskonflikte und eine Verwicklung in die Ursachen des untersuchten Vorfalls zu vermeiden, wurde die Unfalluntersuchungsstelle des Bundes (nunmehr Sicherheitsuntersuchungsstelle des Bundes) als **unabhängige Stelle** im Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie als **Teil der Bundesanstalt für Verkehr** eingerichtet. Das Verfahren zur Untersuchung von Vorfällen soll eine optimale Ursachenerforschung ermöglichen und die daraus zu ziehenden Schlüsse ermitteln.

Gemäß § 4 UUG 2005 haben Sicherheitsuntersuchungen nach den Bestimmungen dieses Gesetzes daher das ausschließliche Ziel, die **möglichen Ursachen eines Vorfalls festzustellen**, um **Sicherheitsempfehlungen** ausarbeiten zu können, die zur Vermeidung zukünftiger gleichartiger oder ähnlich gelagerter Vorfälle beitragen können. Sie zielen **nicht** darauf ab, **Schuld- oder Haftungsfragen** zu klären.

Dem entsprechend hat sich der abschließende Untersuchungsbericht nach § 15 Abs. 2 Z 7 UUG 2005 auch auf die **Feststellung der möglichen Ursachen des Vorfalls** nach Maßgabe dieses Ziels zu beschränken. **Die Klärung individueller oder verbandsverantwortungsrechtlicher Schuld- und Haftungsfragen ist daher kein zulässiger Gegenstand der Untersuchungen der SUB.** Dennoch bestehen umfassende Untersuchungsbefugnisse und Auskunftspflichten (§ 11 Abs. 1 des Unfalluntersuchungsgesetzes), die mit dem verfassungsrechtlich geschützten Verbot der Selbstbelastung in Konflikt treten können. Daher normiert § 11 Abs. 5 UUG 2005 das Recht jeder Auskunftsperson, ihrer Befragung eine **Vertrauensperson** beizuziehen und die Pflicht, 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, über ihr Recht zu belehren, die **Aussage zu verweigern**. Haben diese Personen nicht ausdrücklich auf ihr Recht der Aussageverweigerung verzichtet, so ist die **Verwertung ihrer Aussage im Strafverfahren mit Nichtigkeit bedroht**, soweit der Inhalt der Aussage zum Nachteil des Beschuldigten verwendet wird. **§ 15 Abs. 5 UUG 2005** enthält ein entsprechendes **Beweisverwertungsverbot** über den **Inhalt des Untersuchungsberichts**,

soweit er Feststellungen über die **möglichen Ursachen des Vorfalles zum Nachteil des Beschuldigten** im Strafverfahren umfasst. Dieses Beweisverwertungsverbot ist einem Nichtigkeitsgrund gemäß § 281 Abs. 1 Z 3 StPO gleichzuhalten (vgl. Ratz, WK-StPO § 281 Rz 193) und soll sicherstellen, dass sich der Untersuchungsbericht tatsächlich auf die in § 4 UUG 2005 umschriebenen Zielsetzungen beschränkt und nicht vom Straferichter zu lösende Fragen vorwegnimmt.

Um in der Vergangenheit in Einzelfällen aufgetretene Probleme in der Zusammenarbeit zwischen Staatsanwaltschaften und der SUB zu vermeiden und eine tragfähige Kooperationsbasis aufzubauen, teilt das Bundesministerium für Justiz im Einvernehmen mit der Bundesanstalt für Verkehr nunmehr Folgendes mit:

Im Bereich von **Unfällen mit Personenschaden** besteht die unbedingte **Pflicht zur Koordinierung der Ermittlungen** zwischen der SUB und der zuständigen Staatsanwaltschaft. Daraus folgt einerseits das **Verbot der Behinderung strafrechtlicher Ermittlungen**, andererseits darf auch der **eigenständige und unabhängige Untersuchungsauftrag der SUB nicht eingeschränkt** werden; deren **Verpflichtung zur unverzüglichen Durchführung der Untersuchungen** (siehe § 6 Abs. 1 UUG 2005) muss auch **im Fall der Einleitung strafrechtlicher Ermittlungen im Sinne des wechselseitigen Kooperations- und Berücksichtigungsgebots** (siehe Art. 22 B-VG) gewahrt werden.

Grundsätzlich hat daher die **Staatsanwaltschaft** sofort nach Kenntniserlangung eines Unfalls mit Personenschaden in den Bereichen Luftfahrt, Schiene, Schifffahrt und Seilbahnen **Kontakt** mit dem für die Sicherheitsuntersuchung **bestellten Untersuchungsbeauftragten der SUB**, mangels Bestellung eines solchen mit dem **Leiter der SUB** oder dessen **Vertreter**, aufzunehmen und mit diesem die **weitere Vorgangsweise abzustimmen** (§§ 11 Abs. 6 und 22 Abs. 1 UUG 2005). Darüber hinaus hat sie unverzüglich einen gerichtlich beideten Sachverständigen aus dem jeweiligen Fachbereich zu bestellen, die gebotenen Anordnungen zu erlassen (Sicherstellung, Obduktion, etc.) und mit der SUB zu koordinieren.

Wenngleich die Unfallprüfung durch die Justiz und die Unfallforschung durch die SUB verschiedene Ziele verfolgen, so ist eine gemeinsame Befundaufnahme und ein koordiniertes Vorgehen zwischen deren Experten und dem im Rahmen des Strafverfahrens bestellten Sachverständigen zweckmäßig und geboten, da ungeachtet der unterschiedlichen Zielsetzung die gleiche Grundlagenarbeit betroffen ist.

Da in aller Regel eine **sofortige Befundaufnahme von immanenter Bedeutung für die Erforschung der Unfallursache** ist, hat die Staatsanwaltschaft darauf zu dringen, dass der bestellte Sachverständige möglichst binnen weniger Stunden nach dem Unfall vor Ort mit der Befundaufnahme beginnt, die idealer Weise gemeinsam mit den Sachverständigen der SUB

und in Anwesenheit sowie nach Absprache mit der Kriminalpolizei durchzuführen ist.

Sollte eine **gemeinsame Befundaufnahme** ausnahmsweise **nicht möglich** sein und besteht etwa die Gefahr des Verlusts von Beweismitteln bzw. sonstigen Informationen, so ist dem **Sachverständigen der SUB auch ohne Anwesenheit des von der Staatsanwaltschaft bestellten Sachverständigen** nach Rücksprache mit der zuständigen Staatsanwaltschaft (siehe § 103 StPO) der **Zutritt zur Unfallstelle und die erste Befundaufnahme zu ermöglichen**. Im Sinne des **wechselseitigen Kooperationsprinzips** hat die zuständige Staatsanwaltschaft den Sachverständigen der SUB darauf hinzuweisen, **nur solche Veränderungen an der Unfallstelle vorzunehmen**, die **aus Gründen der Spurenaufnahme oder Beweissicherung unumgänglich** sind; ferner, dass die lege artis durchzuführende **Untersuchung** selbst wie auch allenfalls vorgenommene **Veränderungen** und die **Ergebnisse der Befundaufnahme schriftlich und fotografisch bzw. unter Verwendung der Videotechnik** genau zu **dokumentieren** und die Dokumentation der Befundaufnahme **dem im Strafverfahren bestellten Sachverständigen unverzüglich und zur Gänze zur Verfügung zu stellen** sind (§ 11 Abs. 6 UUG 2005).

Auch die **Kriminalpolizei** darf - soweit sich nicht aus den Bestimmungen der §§ 110 Abs. 3 und 113 Abs. 2 StPO etwas anderes ergibt - Verfügungen über Beweismittel nur nach **Rücksprache mit der Staatsanwaltschaft** treffen; insbesondere ist jede – nicht durch Maßnahmen der Hilfeleistung für verletzte Personen gebotene - Veränderung am Unfallort vor Befassung und Einbindung der Staatsanwaltschaft zu unterlassen, die sich ihrerseits mit der SUB zu koordinieren hat.

Sichergestellte oder gerichtlich beschlagnahmte Wrackteile dürfen – auch von den Experten der SUB – **ohne Einverständnis der Staatsanwaltschaft nicht von der Unfallstelle verbracht** werden. Eine dringend gebotene Sicherstellung von Spuren und Beweisen durch die Kriminalpolizei aus eigenem Antrieb, wie z.B. in Bezug auf Streugut, welches als wichtiges Beweismittel zur (rasch erforderlichen) Identifizierung von Opfern in Frage kommt und durch Witterung und besondere Tatortverhältnisse unwiederbringlich verloren gehen könnte, ist entsprechend zu dokumentieren (siehe oben; schriftlich und fotografisch bzw. unter Verwendung der Videotechnik).

Umgekehrt hat die **Staatsanwaltschaft** bzw. im Fall einer Sicherstellung gemäß § 110 Abs. 3 StPO die **Kriminalpolizei** die SUB unverzüglich nach **Aufhebung einer Sicherstellung oder Beschlagnahme von Wrackteilen** und **vor deren Ausfolgung** zu verständigen, damit die dort Verantwortlichen die Möglichkeit erhalten, selbst mit einer Sicherstellung vorgehen und ihrerseits Gewahrsam an diesen Gegenständen erlangen zu können. Während des gesamten Ermittlungsverfahrens nach einem Unfall einer der oben beschriebenen Art ist somit stets auf

gute Kommunikation zwischen den jeweils Verantwortlichen der zuständigen Staatsanwaltschaft und der SUB zu achten.

Kann das **Beweismaterial** durch die Sicherheitsuntersuchung **verändert oder zerstört** werden, hat der zuständige Untersuchungsbeauftragte der SUB die **vorherige Zustimmung der zuständigen Staatsanwaltschaft**, im Hauptverfahren des **zuständigen Gerichts**, einzuholen. Geht diese Zustimmung **nicht innerhalb angemessener Zeit**, jedoch **längstens innerhalb von zwei Wochen** nach dem Ersuchen ein, so ist der Untersuchungsbeauftragte gemäß § 11 Abs. 6 UUG 2005 jedenfalls befugt, seine Untersuchung durchzuführen.

Will die **Staatsanwaltschaft vom Untersuchungsbeauftragten**

- aufgenommene **Aussagen** von Beteiligten, Zeugen, Sachverständigen und anderen für den Untersuchungszweck wichtigen Personen;
- angefertigte **Aufzeichnungen**, wie insbesondere Notizen, Entwürfe und Stellungnahmen sowie Aufzeichnungen jeglicher Art von Kommunikation zwischen Personen, die am Betrieb eines Fahrzeuges beteiligt sind;
- erhobene **medizinische oder persönliche Informationen** über Personen, die an einem Vorfall beteiligt sind oder
- erhobene **Daten** aus fahrzeuggebundenen Aufzeichnungsanlagen

sicherstellen, hat sie dies unter **Anführung der sicherzustellenden Beweismittel** und **nach Anhörung des Leiters der SUB schriftlich anzuordnen** und zu **begründen**. Eine Sicherstellung ist nur zulässig, soweit das Interesse an der Einsichtnahme in die Beweismittel und deren Verwendung für Zwecke der Strafverfolgung das Interesse an der ausschließlichen Verfügbarkeit für Zwecke einer unabhängigen Sicherheitsuntersuchung im Sinne des § 4 UUG 2005 aufgrund der Bedeutung der aufzuklärenden Tat, des Umfangs des verursachten Schadens und der Anzahl der Opfer überwiegt. Die **Anordnung** ist dem **Leiter der SUB**, allenfalls auch dem **Untersuchungsbeauftragten**, in dessen Verantwortungsbereich liegende Aufzeichnungen, Stellungnahmen, medizinische oder persönliche Informationen über am Vorfall beteiligte Personen oder Daten aus fahrzeuggebundenen Aufzeichnungen sichergestellt werden sollen, **zuzustellen**. Im Falle eines **Widerspruchs** gegen die Sicherstellung ist gemäß § 112 StPO vorzugehen (§ 11 Abs. 4 UUG 2005).

Die gemäß § 8 Abs. 1 UUG 2005 für die Untersuchungsbeauftragten sowie alle Mitarbeiter der SUB über alle ihnen ausschließlich aus ihrer Tätigkeit im Rahmen der Sicherheitsuntersuchungen bekannt gewordenen Tatsachen bestehende **Verschwiegenheitspflicht** besteht gegenüber der Staatsanwaltschaft und im Hauptverfahren

gegenüber dem zuständigen Gericht insofern nicht, als **Beweismittel gemäß § 11 Abs. 4 UUG 2005 sichergestellt** und der Staatsanwaltschaft oder dem zuständigen Gericht zur Verwendung im Strafverfahren **übergeben** wurden.

Fehlt in der **Ladung** zur Vernehmung durch die zuständige Staatsanwaltschaft oder das zuständige Gericht der **Hinweis auf einen möglicherweise der Verschwiegenheitspflicht unterliegenden Gegenstand der Aussage** und verweigert der Untersuchungsbeauftragte bzw. Mitarbeiter der SUB eine solche unter Berufung auf seine Pflicht zur Verschwiegenheit, **obliegt es der vernehmenden Behörde selbst**, die **Entbindung der Person von der Verschwiegenheitspflicht** beim Leiter der SUB **zu beantragen** (§ 8 Abs. 3 UUG 2005).

Mit diesem Erlass werden die Erlässe des Bundesministeriums für Justiz vom 2. August 2006 (BMJ-L825.207/0002-II 3/2006) und 26. März 2008 (BMJ-L825.207/0008-II 3/2008) über die Anwendung des Unfalluntersuchungsgesetzes (BGBl I 123/2005) **aufgehoben**.

Kontakt mit der Sicherheitsuntersuchungsstelle des Bundes (SUB):

Bundesanstalt für Verkehr

1210 Wien, Trauzlgasse 1
Tel.: +43 1 71162 0
Fax: +43 1 71162 659099
E-Mail: bav@bmvit.gv.at

HR Gerald Pöllmann

Leiter der Bundesanstalt für Verkehr
1210 Wien, Trauzlgasse 1
Tel.: +43 1 71162 659000
Mobil: +43 664 8373424
Fax: + 43 1 71162 659099
E-Mail: gerald.poellmann@bmvit.gv.at

BMJ-S825.207/0006-IV 3/2012

Peter Urbanek

Leiter der Sicherheitsuntersuchungsstelle des Bundes

1210 Wien, Trauzlgasse 1

Tel.: +43 1 71162 659230

Fax: +43 1 71162 659298

E-Mail: peter.urbanek@bmvit.gv.at

Die Präsidenten der Oberlandesgerichte und die Oberstaatsanwaltschaften sowie die Wirtschafts- und Korruptionsstaatsanwaltschaft werden ersucht, diesen Erlass, der auch im JABI. verlautbart, im Intranet abrufbar und im RIS veröffentlicht werden wird, allen in Strafsachen tätigen Richterinnen und Richtern, allen Staatsanwältinnen und Staatsanwälten sowie allen Bezirksanwältinnen und Bezirksanwälten zur Kenntnis zu bringen.

Wien, 7. August 2012

Für die Bundesministerin:

Mag. Friedrich A. Koenig

Elektronisch gefertigt

7 von 7

VERKEHR UND INFRASTRUKTUR

"Verkehr und Infrastruktur" sind unregelmäßig erscheinende Hefte, in denen aktuelle Fragen der Verkehrspolitik behandelt werden. Sie sollen in erster Linie Informationsmaterial und Diskussionsgrundlage für an diesen Fragen Interessierte darstellen.

- | | | | |
|-----|--|----|--|
| 13a | <i>Personennahverkehr zwischen Liberalisierung und Daseinsvorsorge, Ergänzungsband zur Materialiensammlung, 2002</i> | 24 | <i>Ostverkehr nach der EU-Erweiterung, 2005</i> |
| 14 | <i>Transportpreise und Transportkosten der verschiedenen Verkehrsträger im Güterverkehr, 2001</i> | 25 | <i>Überfordert durch den Arbeitsweg? Was Stress und Ärger am Weg zur Arbeit bewirken können, 2006</i> |
| 15 | <i>Eisenbahnliberalisierung: Sicherheit am Abstellgleis? Anforderungen für einen fairen Wettbewerb auf Österreichs Schienen, 2003</i> | 26 | <i>Arbeiten im Tourismus: Chance oder Falle für Frauen?, 2006</i> |
| 16 | <i>EU-Erweiterung und Alpentransit Tagungsband, 2003</i> | 27 | <i>Personennahverkehr zwischen Liberalisierung und Daseinsvorsorge 2. Ergänzungsband zur Materialiensammlung, 2006</i> |
| 17 | <i>Strafrechtliche Haftung des Arbeitgebers bei Lkw-Unfällen mit Personenschaden, Rechtsgutachten, 2003</i> | 28 | <i>Weichenstellung für Europas Bahnen Wem nützt der Wettbewerb? Tagungsband, 2006</i> |
| 18 | <i>Tourismus in Österreich: Zukunftsbranche oder Einstieg in die Arbeitslosigkeit? 2003</i> | 29 | <i>LKW-Roadpricing abseits der Autobahn Machbarkeit und Auswirkungen einer LKW-Maut am unterrangigen Straßennetz. Tagungsband, 2006</i> |
| 19 | <i>Arbeitsbedingungen im Hotel- und Gastgewerbe Eine Branche im Wandel? 2004</i> | 30 | <i>LKW-Roadpricing – Trends und Ausbaumöglichkeiten, 2006</i> |
| 20 | <i>Werbung für Bus, Bahn und Bim soft Policies für eine Veränderung der Verkehrsmittelwahl zugunsten des umweltfreundlichen Öffentlichen Personennahverkehrs, 2004</i> | 31 | <i>Legal – Illegal – Egal? Probleme und Kontrollen im Straßengüterverkehr und auf der Donau Tagungsband, 2007</i> |
| 21 | <i>Speiseplan und Transportaufkommen Was haben unsere Ernährungsgewohnheiten mit dem LKW-Verkehr zu tun? 2004</i> | 32 | <i>Aktuelle Verkehrsentwicklung im grenzüberschreitenden Güterverkehr Analyse Verkehrsmarkt 2005; 2007</i> |
| 22 | <i>Die unterschlagene Arbeitszeit Pflichten von Lkw- und Buslenkern vor Fahrtantritt, 2004</i> | 33 | <i>Neue Herausforderungen in der europäischen Luftfahrt Tagungsband, 2007</i> |
| 23 | <i>Arbeitsbedingungen im Straßengütertransport, 2004</i> | 34 | <i>Neue Aus- und Weiterbildungsstandards für Bus- und LKW-LenkerInnen Was kommt auf LenkerInnen, UnternehmerInnen, AusbilderInnen und PrüferInnen zu?, Tagungsband, 2008</i> |

- 35 *LKW-Maut für die Umwelt?*
Handlungsspielräume und Strategien im EU-Kontext auf dem Prüfstand, Tagungsband, Franz Greil (Hrsg), 2009
- 36 *Regionale Arbeitsweg-Barrieren in der Ostregion*
Auswertung der Online-Umfrage „Pendler/in am Wort“
Thomas Hader, 2009
- 37 *Privatisierung der Verkehrsinfrastruktur*
Erfahrungen mit Public Private Partnership (PPP) in Österreich und Europa
Tagungsband, 2009
- 38 *Leitfaden für Ausschreibungen im öffentlichen Verkehr*
Qualitäts- und Sozialkriterien, 2009
- 39 *Arbeitsweg-Barrieren in der Ostregion: geschlechtsspezifische und soziale Hindernisse*
Auswertung der Online-Umfrage „Pendler/in am Wort“ – Teil 2
Thomas Hader, 2009
- 40 *LKW-Stellplatzbedarf im hochrangigen österreichischen Straßennetz*
Österreichisches Institut für Raumplanung, 2010
- 41 *PendlerInnen und Infrastruktur-Ausbau in der Ostregion*
Ergebnisse der AK-Befragung 2009/2010
Thomas Hader, 2010
- 42 *Mangelware LKW-Parkplatz*
Perspektiven und Lösungen für den Arbeitsplatz Autobahn
Tagungsband, 2010
- 43 *Tourismus in Österreich 2011*
mit einer Sonderauswertung des Österreichischen Arbeitsklimaindex
Kai Biehl, Rudolf Kaske (Hrsg), 2011
- 44 *Lkw-Geschwindigkeitsverhalten auf Autobahnen*
Erhebung und Analyse der Lkw-Geschwindigkeiten auf ausgewählten Streckenabschnitten österreichischer Autobahnen
Kuratorium für Verkehrssicherheit, 2011
- 45 *Die Lkw-Maut als Öko-Steuer*
Verursachergerechte Lösungen gegen Lärm und Abgase. Tagungsband, 2012
- 46 *BerufslenkerInnen am Wort*
Befragung von Lkw- und BuslenkerInnen zu Lenkzeitüberschreitungen, Sicherheit und Qualität von Rastanlagen und Erfahrungen mit der verpflichtenden Aus- und Weiterbildung
Greil, Hader, Ruziczka, 2012
- 47 *Aktiv und selbstbestimmt zur Arbeit*
Warum der Arbeitsweg zu Fuß und mit dem Rad die gesündere Alternative ist, was am Arbeitsweg besonders Stress macht und wie subjektive Aspekte die Verkehrsmittelwahl beeinflussen
Johanna Schaupp, 2012
- 48 *Problem Solidarhaftung im Bundesstraßenmautsystem*
Verfassungsrechtliche Analyse
Nicolas Raschauer, 2012
- 49 *Öffentlicher Verkehr hat Zukunft!*
Herausforderungen und Gefahren für den Öffentlichen Nahverkehr in Österreich
Tagungsband, 2013
- 50 *Volkswirtschaftliche Aspekte der Liberalisierung des Eisenbahnpersonenverkehrs in Österreich*
Fjodor Gütermann, 2013
- 51 *Wettbewerb im österreichischen Güterverkehrsmarkt*
Konstellationen zwischen Straße und Schiene
Ronald Scheucher, 2014
- 52 *Modal Split im Güterverkehr*
Maßnahmen zur Verlagerung des Güterverkehrs auf die Schiene
Max Herry, Norbert Sedlacek, 2014