

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 Z1 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 Verschubfahrten der Fahrdienstleiter die Verschubgarnitur durch die Einstellung der Verschubstraße. Der Spitzenverschieber „sieht“ und ordnet dem Triebfahrzeugführer die der Sicht entsprechende Geschwindigkeit und das rechtzeitige „Stehenbleiben“ an. Der Triebfahrzeugführer wiederum regelt im geschobenen Verschub 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.