

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