

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.