

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