

## 5.2 Anfragebeantwortung des Bundesministeriums für Justiz vom 29.5.2009 betreffend „Verbandsverantwortlichkeit der ÖBB Infrastruktur Betrieb AG für Eisenbahnunfälle“<sup>95</sup>

### 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 01.04.2009<sup>96</sup> präsentieren diese zwei Eisenbahnunfälle und zwar „Fall 1 – Glinzendorf“<sup>97</sup> und „Fall 2 – Lochau“<sup>98</sup> 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“<sup>99</sup> 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!<sup>100</sup>).

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

<sup>96</sup> 1582/J XXIV. GP - Anfrage

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

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

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

<sup>100</sup> 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.<sup>101</sup>

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

---

<sup>101</sup> 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.<sup>102</sup> 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“<sup>103</sup>

#### 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.<sup>104</sup> 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.

<sup>102</sup> 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.

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

<sup>104</sup> 1581/J XXIV. GP - Anfrage