

das System Eisenbahn weder besser noch billiger oder sicherer geworden. *„Gleichzeitig ist aber festzuhalten, dass es sich bei der Produktion von Eisenbahnverkehr um eine industrialisierte Form der Bereitstellung von Verkehrsdienstleistungen handelt. Das bedeutet, ein Fehler eines Einzelnen allein dürfte so gut wie nie zu einem Unfall führen. Dies ist einerseits technisch bedingt und andererseits durch geeignete Verfahren zwingend vorgeschrieben. Daraus kann gefolgert werden, es wird so gut wie keinen Eisenbahnunfall geben, bei dem nicht eine Anklageerhebung nach dem VbVG zwingend gesetzlich geboten sein wird.*

Wie beim Thema Korruption in der Politik, so braucht es auch im Bereich Sparen an der Eisenbahnsicherheit einen, der dafür verantwortlich ist, und einen, der wegschaut. Einen Beitrag zum Wegschauen hat offensichtlich auch die Staatsanwaltschaft geleistet.“

Anzumerken ist, in dieser Anfrage wird der tödliche Arbeitsunfall vom 09.11.2010 auf einer Nebenanschlussbahn thematisiert,¹⁰⁹ dessen Verbandsverfahren bereits am 20.07.2011 – noch vor der Anklageerhebung gegen den beteiligten Triebfahrzeugführer – eingestellt und auch nicht wieder eröffnet worden ist, obwohl das Verkehrs-Arbeitsinspektorat der Staatsanwaltschaft Graz eine das zuständige EBU schwer belastende Zusammenfassung der Ermittlungsergebnisse am 27.02.2012 übermittelt hat (dieser Fall wird in Kapitel 7.9 ausführlich dargestellt).

Die Abgeordneten Albert Steinhauser und Freundinnen und Freunde führen in der Anfragebegründung weiters aus:

„Es erweckt schon den Anschein, dass es sich die Staatsanwaltschaft insofern leicht macht, als sie ausschließlich ausführende, "kleine" ArbeitnehmerInnen anklagt, die Systemfehler und Aufsichtsmängel aber und die dafür Verantwortlichen unbeachtet lässt. Dies selbst dann, wenn bereits sehr deutlich von Verfahrensbeteiligten (Anmerkung: vom Verfasser dieser Studie in seiner Eigenschaft als Verteidiger des Triebfahrzeugführers) darauf hingewiesen wird. Der deutliche Eindruck, dass man in Österreich von Seiten der Staatsanwaltschaft nicht behelligt wird, sobald man eine gewisse soziale Stufe erklommen hat, ist jedoch wie sich zeigt, z.B. für die Sicherheit nachteilig und könnte insgesamt fatale Auswirkungen für das allgemeine Rechts- und Unrechtsempfinden der Bürgerinnen und Bürger haben.“

5.5.2 Analyse der Anfragebeantwortung vom 20.11.2012

Bei der Anfragebeantwortung zur Anfrage, wie viele Anklagen gemäß VbVG in Österreich seit Bestehen dieses Gesetzes erhoben worden sind, fällt auf, dass die Antwort, seit Inkrafttreten des VbVG sei in Österreich in insgesamt 24 Fällen ein Antrag auf Verhängung einer Verbandsgeldbuße

¹⁰⁹ Eisenbahnunfall vom 09.11.2010 - „Verschub auf der Nebenanschlussbahn“, siehe Anhang I und Kapitel 7.9

gestellt worden, deutlich abweicht von den Ergebnissen der schon oftmals zitierten Evaluierungsstudie. Dort sind 45 Fälle bereits für den Zeitraum 2006 bis 2010 genannt.¹¹⁰

Die Anfragebeantwortung zur Anfrage, wie viele Anklagen gemäß VbVG (richtig: Anträge auf Verhängung einer Verbandsgeldbuße) gegen EBU im Zusammenhang mit Bahnunfällen erhoben worden seien, nämlich dass „im Zusammenhang mit Bahnunfällen in einem Fall ein Antrag auf Verhängung einer Verbandsgeldbuße gestellt“ worden sei, ist nach Kenntnis des Verfassers dieser Studie richtig. Es gibt nämlich lediglich einen einzigen Fall einer diversionellen Erledigung.¹¹¹

Die Anfragebeantwortung, wie viele strafrechtliche Anklagen im selben Zeitraum (2006 bis 2012) gegen Eisenbahnbedienstete im Zusammenhang mit Bahnunfällen erhoben worden seien, nämlich „in sieben Fällen“, ist hingegen eklatant unrichtig. Der Verfasser dieser Studie allein hat in diesem Zeitraum 15 angeklagte Eisenbahnbedienstete nach Eisenbahnunfällen verteidigt. In diesen Verfahren waren noch insgesamt sechs weitere Eisenbahnbedienstete durch andere Verteidiger vertreten.¹¹²

Zur Frage, wie sich das BMJ die Differenz zwischen Anklagen gegen Eisenbahnbedienstete und mangelnde Anklagen gegen Eisenbahnunternehmen erklären lasse, antwortete das BMJ:

„In fünf Fällen konnte eine Verantwortlichkeit eines Eisenbahnmitarbeiters, nicht jedoch eines Eisenbahnunternehmens angenommen werden. Die Differenz ergibt sich daraus, dass einerseits Organisationsmängel, welche eine Grundlage für eine Prüfung nach dem Verbandsverantwortlichkeitsgesetz bieten könnten, gar nicht indiziert waren, andererseits die erfolgte Prüfung einer Verbandsverantwortlichkeit nicht zu einem für eine Antragstellung auf Verhängung einer Verbandsgeldbuße ausreichenden Ergebnis führte.“

Unrichtig ist ferner die Anfragebeantwortung zur Frage, zu wie vielen strafrechtlichen VbVG-Verurteilungen im Zusammenhang mit Bahnunfällen es im Zeitraum 2006 bis 2012 gekommen sei: „Im Zusammenhang mit Bahnunfällen kam es in einem Fall zu einer Verurteilung nach dem Verbandsverantwortlichkeitsgesetz“.

Es gibt keine einzige Verurteilung eines österreichischen EBU nach dem VbVG bis dato und eben nur eine einzige diversionelle Erledigung!

Ebenso unrichtig ist die Anfragebeantwortung, zu wie vielen strafrechtlichen Verurteilungen von ausführenden Eisenbahnbediensteten im Zusammenhang mit Bahnunfällen es im selben Zeitraum 2006 bis 2012 gekommen sei, nämlich: „ in vier Fällen“. Wiederum verweist der Verfasser dieser

¹¹⁰ Fuchs/Kreissl/Pilgram/Stangl, 45

¹¹¹ Siehe „fehlerhafte Situierung des Isolierstoßes“, Kapitel 7.6

¹¹² Siehe Anhang I

Studie auf seine eigene Verteidigungsstatistik Zeitraum 01.01.2006 – 31.12.2012,¹¹³ wonach sieben Eisenbahnbedienstete verurteilt worden sind. Gegen vier Eisenbahnbedienstete konnte mit Diversion vorgegangen werden.

Zur Frage der Abgeordneten, wie sich das BMJ diese Differenz zwischen Urteilen gegen Eisenbahnbedienstete zu Urteilen gegen EBU erklären könne, wenn zu bedenken sei, dass ein einzelner Fehler im System mit hoher Wahrscheinlichkeit nicht zum Unfall führen könnte und wieso auch die Genehmigungs-Behörden von der Staatsanwaltschaft selbst dann unbehelligt bleiben, wenn es große Zweifel an der Rechtmäßigkeit von Genehmigung von Konzessionen gäbe, antwortete das BMJ dahingehend, *„dass ein Verband für Straftaten von Mitarbeitern nur dann verantwortlich ist, wenn Mitarbeiter den Sachverhalt, der dem gesetzlichen Tatbild entspricht, rechtswidrig verwirklicht haben und die Begehung der Tat dadurch ermöglicht oder wesentlich erleichtert wurde, dass Entscheidungsträger die nach den Umständen gebotene und zumutbare Sorgfalt außer Acht gelassen haben, insbesondere indem sie wesentliche technische, organisatorische oder personelle Maßnahmen zur Verhinderung solcher Taten unterlassen haben (§ 3 Abs. 3 VbVG)“*.

Anzumerken ist, dass die bloße Wiedergabe einer Gesetzesstelle des VbVG die Anfrage der Abgeordneten Albert Steinhauser, Freundinnen und Freunde nicht ordnungsgemäß beantwortet.

5.6 Anfragebeantwortung des Bundesministeriums für Justiz vom 16.04.2013 betreffend „Eisenbahnunfälle und Verbandsverantwortlichkeitsgesetz“¹¹⁴

5.6.1 Die Anfrage

Die offenbar auch von anderen Abgeordneten als Albert Steinhauser (Die Grünen), Freundinnen und Freunde als unbefriedigend wahrgenommene Anfragebeantwortung des BMJ vom 20.11.2012 resultierte in einer neuen Anfrage an das BMJ, nunmehr der Abgeordneten Anton Heinzl (SPÖ), Genossinnen und Genossen vom 19.02.2013.¹¹⁵

In dieser parlamentarischen Anfrage relevieren die Abgeordneten die Zahlenangaben des BMJ in der vorhergehenden Anfragebeantwortung mit dem Hinweis, dass nach Rücksprache mit der zuständigen Fachgewerkschaft (Anmerkung: vda) im Zeitraum 2006 bis 2012 mindestens 48 mal Eisenbahnbediensteten Rechtsschutz im Zuge von Strafverfahren gewährt worden ist und man zumindest von einem Eisenbahnbediensteten Kenntnis hat, gegen den im selben Zeitraum Anklage erhoben wurde, der nicht Gewerkschaftsmitglied war (Anmerkung: gemeint ist hier der Unfall vom

¹¹³ Siehe Anhang I

¹¹⁴ 13789/AB XXIV.GP - Anfragebeantwortung zu 14026/J-NR/2013

¹¹⁵ 14026/J XXIV. GP - Anfrage