

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: vida) 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

26.02.2011 – „Auffahrunfall“, welcher zu einer diversionellen Erledigung für den Triebfahrzeugführer des beteiligten EVU und der Fahrdienstleiterin des beteiligten EIU geführt hat¹¹⁶).

Außerdem führen die Abgeordneten Anton Heinzl, Genossinnen und Genossen aus: *„Bei der Produktion von Eisenbahnverkehr handelt es sich um eine industrialisierte Form von Verkehr. Aufgrund der physikalischen, technischen und normativen Vorgaben dieses Systems ist es sehr unwahrscheinlich, dass ein einzelner menschlicher Fehler reicht, um zu einem Unfall zu führen. Genau dieser Unfall macht die Eisenbahn zu einem der sichersten Verkehrsträger. Diese Umstände legen zwingend den Schluss nahe, dass so gut wie jeder Eisenbahnunfall eine Verurteilung gemäß VbVG nach sich ziehen muss. Ihre Antwort, dass es seit Bestehen des VbVG nur zu einer einzigen Verurteilung nach einem Eisenbahnunfall gemäß diesem Gesetz gekommen ist, deckt sich mit unseren Recherchen und zeigt die diesbezüglichen Versäumnisse der Justiz.“*

Weiters greift die Anfrage nochmals den Unfall vom 09.11.2010 auf.¹¹⁷ Dort habe das VAI nach bereits eingestellten Verbandsverantwortlichkeitsverfahren eine Zusammenfassung der Mängel bei diesem EBU, untermauert mit zahlreichen Einvernahmen der zuständigen Staatsanwaltschaft Graz am 27.02.2012 übermittelt. Ungeachtet des brisanten und auch umfangreichen Inhalts habe die zuständige Staatsanwältin bereits zwei Tage später, nämlich am 29.02.2012, schriftlich festgehalten, dass das Verfahren gegen Verantwortliche des EBU bereits am 20.07.2011 eingestellt worden sei. Angesichts des Umfangs und der Komplexität eines Eisenbahnunfalles kämen daher berechnigte Zweifel an der Qualität der Ermittlungen auf.

5.6.2 Analyse der Anfragebeantwortung vom 16.04.2013

In ihrer Anfragebeantwortung beharrt das BMJ auf der Richtigkeit der Anfragebeantwortung vom 20.11.2012 zu 12431/ABXXIV.GP-Anfragebeantwortung und den dort genannten Zahlen und führt aus, dass in den in der Anfrage genannten 48 Rechtsschutzfällen für Eisenbahnbedienstete nach Eisenbahnunfällen mit Sicherheit Verfahren enthalten seien, in denen zwar wegen Eisenbahnunfällen ermittelt worden sei, das Verfahren in weiterer Folge allerdings eingestellt oder durch Diversion erledigt worden sei.

Unüberlegt erscheint die weitere Bemerkung: *„Möglicherweise sind in dieser Zahl auch Fälle enthalten, in denen gegen unbekannte Täter ermittelt oder ohne Einleitung eines Strafverfahrens ein bloßer Sachverhaltsbericht der Kriminalpolizei an die Staatsanwaltschaft übermittelt wurde, wie es beispielsweise in Fällen eines sogenannten Eisenbahnsuizids üblich ist.“* Unüberlegt ist dieser Teil der Anfragebeantwortung deshalb, weil bekanntlich eine Rechtsschutzdeckung nur einem genau durch Generalien und vida-Mitgliedsnummer identifizierten Eisenbahnbediensteten erteilt wird und dies auch nur dann, wenn die zuständige Polizeibehörde oder die zuständige Staatsanwaltschaft

¹¹⁶ Siehe Anhang I und Kapitel 7.11

¹¹⁷ Unfall vom 09.11.2010 – „Verschubunfall auf der Nebenanschlussbahn“, siehe Anhang I und Kapitel 7.9