

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 berechnete 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

den jeweiligen Eisenbahnbediensteten verständigt hat, dass gegen ihn ein Ermittlungsverfahren als Beschuldigter eingeleitet worden ist.

Die weitere Vermutung in der Anfragebeantwortung, dass möglicherweise in den 48 Rechtsschutzfällen auch Verfahren ohne Zusammenhang mit Eisenbahnunfällen enthalten seien, richtet sich von selbst und die Anfragebeantwortung schließt zu diesem Punkt, dass die bei den Staatsanwaltschaften erhobene mit der Beantwortung der Anfrage 12662/J-NR/2012 zugrunde gelegte Zahl von sieben Anklagen gegen Eisenbahnbedienstete wegen Eisenbahnunfällen im Zeitraum 2006 bis dato richtig sei. Wie schon zu Kapitel 5.5.2 festgehalten, weiß der Verfasser dieser Studie, dass im genannten Zeitraum mindestens 21 Anklagen gegen Eisenbahnbedienstete erfolgt sind.¹¹⁸

Zur nochmaligen Nachfrage, wie sich das BMJ erkläre, dass es seit Bestehen des VbVG nur zu einer einzigen Verurteilung nach einem Eisenbahnunfall (Anmerkung des Studienverfassers: Auch diese Annahme ist unrichtig, es gab noch keine einzige Verurteilung nach einem Eisenbahnunfall) gekommen sei und wie sie sich die unterschiedlichen Vorgehensweisen der Justiz gegen betroffene „kleine“ Eisenbahner und dem verantwortlichen Management erkläre, verweist das BMJ wieder auf § 3 Abs. 3 VbVG und erklärt, dass der Nachweis des Unterlassens wesentlicher technischer, organisatorischer oder personeller Maßnahmen zur Verhinderung solcher Taten *„gerade auch bei Unternehmen mit einer konzernartigen aufgesplitteten Struktur, wie sie bei Eisenbahnunternehmen nicht unüblich sein dürften, nicht immer leicht zu erbringen“* ist. Auch erscheine es entgegen der in der Anfrage vertretenen Ansicht durchaus möglich (Anmerkung: ohne den Versuch einer Erklärung hierfür anzutreten), dass menschliches Versagen zu schwerwiegenden Eisenbahnunfällen führe, die durch entsprechende Sicherheitsvorkehrungen des Eisenbahnunternehmens nicht immer verhinderbar seien. Sofern die Sicherheitsvorkehrungen dem Stand der Technik entsprächen, sei in derartigen Fällen ein Nachweis der Unterlassung der in § 3 Abs. 3 VbVG angeführten Maßnahmen nicht zu erbringen.

Das BMJ führt weiters aus:

„Auch räumt § 18 VbVG den Staatsanwaltschaften gegenüber Verbänden ein besonderes, gesetzlich determiniertes Verfolgungsermessen ein, während Verfahren gegen natürliche Personen grundsätzlich durch das, ein derartiges Ermessen ausschließendes Legalitätsprinzip geprägt sind.“

Zum Eisenbahnunfall vom 09.11.2010 – „Verschub auf der Nebenanschlussbahn“ – führt das BMJ aus, das Gutachten des eisenbahntechnischen Sachverständigen habe ein massives Fehlverhalten des Triebfahrzeugführers sowie des beim Eisenbahnunfall getöteten Verschubbediensteten ergeben, sodass *„selbst das Vorhandensein aller erforderlichen Unterlagen sowie nachweislicher Unterweisungen den Unfall mit großer Wahrscheinlichkeit nicht hätte verhindern können, sodass das Ermittlungsverfahren gegen Verantwortliche des steirischen Eisenbahnunternehmens mangels*

¹¹⁸ Siehe Anhang I

Kausalität der allfälligen Versäumnisse nach § 190 Z. 1 StPO eingestellt wurde. Im Hinblick auf dieses Sachverständigengutachten ist eine Prüfung der Aussage eines fachkundigen Insiders innerhalb von zwei Tagen jedenfalls möglich.“

Auf die Tatsache, dass durch die Eingabe des VAI mit Eingang 27.02.2012 bei der zuständigen Staatsanwaltschaft Graz umfangreiche neue Erkenntnisse bekannt geworden sind, geht das BMJ nicht ein.

Im Übrigen merkt der Verfasser dieser Studie an, der der Verteidiger des rechtskräftig verurteilten Triebfahrzeugführers war (eine Anregung zur Erhebung einer Nichtigkeitsbeschwerde zur Wahrung des Gesetzes ist eingebracht), dass die zitierte Eingabe des VAI die Argumentation des Verteidigers auf Schuldlosigkeit des Triebfahrzeugführer nachdrücklich stützte. Aber auch in diese Richtung haben Staatsanwaltschaft und Berufungsgericht diese neuen Beweise und Ermittlungsergebnisse nicht beachtet.

5.7 Zusammenfassung

5.7.1 Die Anfragen

Die sechs Anfragen zeigen auf, dass dem Nationalrat seit 2009 die Problematik der Verbandsverantwortlichkeit im Eisenbahnwesen zunehmend bewusst geworden ist.

Ein breiter Teil des Hohen Hauses ist der Meinung, dass es zwar seit 01.01.2006 ein Verbandsverantwortlichkeitsgesetz gibt, dieses aber jedenfalls im Bereich des Eisenbahnwesens sowohl von der Strafjustiz als auch von den Eisenbahnbehörden, insbesondere dem BMVIT und der SUB-Schiene nicht gesetzesgemäß exekutiert wird.

5.7.2 Die Anfragebeantwortungen

5.7.2.1 Die Anfragebeantwortungen des Bundesministeriums für Justiz

Die Anfragebeantwortungen gerade der Bundesministerinnen für Justiz zeigen anschaulich das Dilemma der Verbandsverantwortlichkeit im Eisenbahnwesen auf:

a)

Das BMJ geht auf die Anfragen nur oberflächlich und teilweise ein. Die Anfragen werden auch nicht etwa zum Anlass dafür genommen, die Praxis der Anklagebehörden bei Eisenbahnunfällen kritisch zu hinterfragen. Nicht einmal die Art und Weise des Umganges einer Anklagebehörde mit Eingaben des VAI (siehe Kapitel 5.6) wird reflektiert.

b)

Es wird mit falschen Zahlen argumentiert (siehe Kapitel 5.2, 5.5 und 5.6). Die wahre Größenordnung der Strafverfahren in Eisenbahnunfällen ist nicht bekannt. (Das Zahlenproblem betrifft aber auch die Eisenbahnsicherheitsbehörde, dort in Bezug auf die Unfallszahlen, siehe Kapitel 8.2).