

*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).

Es besteht teilweise unvollständige Rechtskenntnis zu eisenbahnrechtlichen Materien (z.B. betreffend das UUG, siehe Kapitel 5.2) und zur Verbandsverantwortlichkeit allgemein, wenn die Bundesministerin für Justiz einen strengen Kausalitätsnachweis unterlassener Maßnahmen auf Entscheidungsträgerebene fordert und meint, dass allenfalls unterlassene Maßnahmen im speziellen Fall mit großer Wahrscheinlichkeit den Eisenbahnunfall auf der Nebenanschlussbahn nicht verhindert hätten.

Der VbVG-Gesetzgeber stellt aber gerade nicht auf ein strenges Kausalitätserfordernis ab. Die Risikoerhöhung ist bereits ausreichend. Ein Nachweis, dass die Einhaltung der Verbandspflichten den Unfall verhindert hätte, ist nicht erforderlich.<sup>119</sup>

c)

Während Vertreter der gesetzgebenden Gewalt der Meinung sind, dass *„aufgrund der physikalischen, technischen und normativen Vorgaben dieses Systems es sehr unwahrscheinlich ist, dass ein einzelner menschlicher Fehler reicht, um zu einem Eisenbahnunfall zu führen<sup>120</sup>“*, ist das BMJ hier anderer Ansicht; und damit ist diese Ansicht auch prägend für die weisungsgebundenen Staatsanwälte.

d)

Ungeklärt ist, ob die oberste Strafjustizbehörde überhaupt die Unfallsursachen im Eisenbahnwesen analysiert und sich damit systematisch befasst hat oder ob ihre eher gegenteilige - jedenfalls den Abgeordneten nicht zustimmende - Argumentation nur überdecken soll, dass das VbVG im Eisenbahnwesen tatsächlich mehr oder minder totes Recht ist.

Ansätze in die zweite Richtung bilden jedenfalls

- Aussagen wie solche, dass der Nachweis des Unterlassens wesentlicher technischer, organisatorischer oder personeller Maßnahmen *„gerade auch bei Unternehmen mit einer konzernartigen aufgesplitteten Struktur, wie sie bei Eisenbahnunternehmen nicht unüblich sein dürften, nicht immer leicht zu erbringen“* sei (also in Wahrheit die so empfundene rechtliche Komplexität, sowohl was die Aufklärung der Eisenbahnunfälle selbst betrifft als auch was die dafür verantwortliche arbeitsteilige Eisenbahnorganisation auf „Frontebene“ und „Managerebene“ betrifft) oder
- der Hinweis auf (angebliche) mangelnde Kausalität,
- die Wiedergaben des eher sperrigen Gesetzestextes des § 3 VbVG (siehe Kapitel 5.5), was eher an ein „sich dahinter Verstecken“ denken lässt und

<sup>119</sup> Siehe hierzu ausführlicher Kapitel 6.4.7 (Risikoerhöhung durch Sorgfaltspflichtverletzung eines Entscheidungsträgers)

<sup>120</sup> Siehe Zitat zu 5.6.1 (Abg. Heinzl)

- der Hinweis auf das „*besondere, gesetzlich determinierte Verfolgungsermessen*“ des § 18 VbVG zur Rechtfertigung der Verfahrenseinstellungen (oder oft gar nicht erfolgenden Verfahrenseinleitungen, siehe Kapitel 5.6)

e)

Die strafrechtliche Arbeit in Eisenbahnmaterien wird offenbar als (zu) komplex empfunden. Jedenfalls erfolgt keine nähere Beschäftigung damit.

Wird von eisenbahnkundiger Seite wie dem VAI Hilfestellung angeboten und werden der Anklagebehörde neue Erkenntnisse, untermauert mit Beweisergebnissen zur Verfügung gestellt, so sei dann aber sehr wohl eine Prüfung dieser komplexen Sache im Hinblick auf ein schon vor Vorliegen dieser neuen Erkenntnisse erstattetes Sachverständigengutachten „*einem fachkundigen Insider innerhalb von zwei Tagen jedenfalls möglich*“ (siehe Kapitel 5.6).

Das BMJ nimmt eine parlamentarische Anfrage nicht zum Anlass, nachzuforschen, ob die schnelle Bestätigung, es beim eingestellten Verbandsverfahren bleiben zu lassen, vielleicht auf Überforderung des zuständigen Staatsanwaltes zurückgeführt werden könnte. Das ist ein bezeichnendes Signal an die Staatsanwälte, dass Verbandsverfahren in Eisenbahnangelegenheiten bestenfalls „nebenbei“ ohne größeren Arbeitsaufwand erledigt werden können, ohne entsprechende Konsequenzen.

### 5.7.2.2 Die Anfragebeantwortungen des Bundesministeriums für Verkehr, Innovation und Technologie

Naturgemäß kommt dem BMJ in Bezug auf die Thematik „Verbandsverantwortlichkeit im Eisenbahnwesen“ eine brisantere Rolle zu, haben doch deren Staatsanwälte und Richter das VbVG zu vollziehen.

Das BMVIT ist demgegenüber von vornherein in einer weniger der Schelte ausgesetzten Position. Zudem haben die Abgeordneten in den drei Anfragen an das BMVIT eher nur versteckte Vorhaltungen von Behördenfehlern bzw. -unterlassungen erstattet. Der Hauptgegner sind ausländische EVU (siehe Kapitel 5.1) oder der ÖBB-Konzern als solches (siehe Kapitel 5.3 und 5.4).

Nicht zu Unrecht wird dem BMVIT seitens der anfragenden Abgeordneten aber „vorgeworfen“, sich die Antworten von den ÖBB beschafft zu haben (siehe Kapitel 5.4), was wertneutral auch richtig ist. Insofern hatte das BMVIT auch eine wesentlich größere Informationsbasis als das BMJ.

Es gilt aber dennoch folgende Diskussionspunkte aufzuzeigen:

a) Gerade die Anfragebeantwortung des BMVIT vom 29.05.2009 (siehe Kapitel 5.3) zeigt das entstehende Sicherheitsdilemma bei der Vereinigung von Eigentümerinteressen für die mit Abstand größten österreichischen EBU (die Gesellschaften des ÖBB-Konzerns) mit den gesetzlichen Aufgaben der obersten Eisenbahnbehörde (Oberste Eisenbahnbaubehörde und insbesondere Oberste Eisenbahnbetriebs- und Sicherheitsbehörde) in ein und derselben Position, nämlich der

Position der Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie auf.

Das BMVIT macht im Jahr 2008 einen Erlass kund, gemäß welchem spätestens zwei Stunden nach Störung von Schrankenanlagen entsprechende Maßnahmen an dieser Eisenbahnkreuzung zu setzen sind und verspricht auch, dass dies in der kommenden EKVO-Novelle entsprechend berücksichtigt werden wird. Nach der ungewöhnlich langen Novellierungsdauer von vier Jahren findet sich dann diesbezüglich in § 97 EKVO nichts mehr! Der Schluss liegt nahe, dass der Republik Österreich als Eigentümerin der ÖBB-Infrastruktur AG erst nach dieser Anfragebeantwortung vom 29.05.2009 bewusst geworden ist, dass insbesondere die (Personal)Vorhaltekosten für die Sicherstellung der Absicherung an Eisenbahnkreuzungen spätestens zwei Stunden nach Ausfall der Schrankenanlage relativ hoch wären.

Zu bedenken ist hierbei aber, dass jedes EBU gemäß § 36 Abs 3 EISBBV verpflichtet ist, Betriebsbedienstete in der für einen sicheren und ordnungsgemäßen Betrieb erforderlichen Anzahl einzusetzen.

Die Problematik gestörter Schrankenanlagen wird noch im Kapitel 7.2 - „gestörte Schrankenanlage“ eingehend erörtert.

b) Die Anfragebeantwortung zu Kapitel 5.1 zeigt die Problematik des Kontrollabbaus betreffend das vom „Ausland“ ein- und durchfahrende rollende Gut auf. Ein strafrechtliches Problem der ausländischen EVU im Falle eines Eisenbahnunfalles wird im Sinne des VbVG gegeben sein, wenn jene das in sie gesetzte Vertrauen auf entsprechende ordnungsgemäße Wartung und Servizierung missbraucht haben. Betreffend solche „ausländische“ Fahrzeuge sind für eine ordnungsgemäße stichprobenmäßig korrekte Überprüfung in erster Linie die Eisenbahnbehörden zuständig.

Eine verbandsbezogene Problematik entwickelt sich für österreichische EVU insofern, wenn die von ihnen betriebenen Eisenbahnfahrzeuge schadhaft sind und einen Unfall auslösen und zwar dann, wenn das eigene Wagenfahrzeuguntersuchungskonzept als Ausfluss des Sicherheitsmanagementsystems (§§ 39 EISBG ff) mangelhaft ausgearbeitet und/oder auch umgesetzt ist.

c) Da die meisten Fragenbeantwortungen originär vom ÖBB-Konzern zumindest vor bearbeitet worden sind, hegen die anfragenden Nationalratsabgeordneten den Verdacht, dass die auf den ersten Blick sorgfältig und solide erfolgten Antworten nicht unbedingt richtig sind.

Daher haben die Abgeordneten auch zu ihrer erneuten Anfrage vom 17.11.2009 (siehe Kapitel 5.4) speziell nochmals nachgefragt zu Genehmigungspflichten der Notfalleiterfunktion und generell zum Stand der Genehmigungen für Ausbildungen im Eisenbahnwesen.

d) Die Abgeordneten sind der Meinung, wie aus ihren Anfragen ersichtlich wird, dass erforderliche Sicherheitsgenehmigungen und Ausbildungsgenehmigungen von diversen EBU bei den Eisenbahnbehörden nicht erwirkt werden bzw die Eisenbahnbehörden gewissermaßen „wegschauen“ oder nicht gut genug „hinschauen“.

Angenommen, diese Vermutungen seien richtig, dass also unter anderem ein Eisenbahnunfall „ermöglicht oder wesentlich erleichtert wurde“ im Sinn § 3 Abs. 3 Z. 2 VbVG, dass ein EBU nicht rechtzeitig bei den zuständigen Eisenbahnbehörden um entsprechende Genehmigungen angesucht hat und/oder die zuständigen Eisenbahnbehörden nicht überprüft haben, ob das vom betroffenen EBU gewählte Prozedere überhaupt aus diversen Sicherheitsüberlegungen genehmigungsfähig ist, so wird sich das EBU wegen dieser unterlassenen „organisatorischen Maßnahme“ im Sinne des § 3 Abs. 3 Z. 2 VbVG nicht erfolgreich auf das Vorliegen eines Strafaufhebungs- oder Strafausschließungsgrundes berufen können.

Eine allenfalls mangelhafte und in Teilbereichen unterbleibende Behördentätigkeit (in Bezug auf Beaufsichtigungs- und Kontrolltätigkeiten bei EBU) bleibt leider grundsätzlich unerkannt, jedenfalls aber sanktionslos; es sei denn, dass allenfalls die European Railway Agency durch Mitteilungen oder Audits von solchen Behördenunterlassungen erfährt und in ihren Berichten warnend aufzeigt.