

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).