

# 6 VORAUSSETZUNGEN FÜR DIE ANWENDUNG DES VbVG IM EISENBAHNWESEN

## 6.1 Judikatur

Nachdem bisher in Österreich noch kein einziges Urteil in einem „Eisenbahn-Verbandsverfahren“ ergangen ist, fehlt es auch an diesbezüglicher Judikatur.

Höchstgerichtliche, über das RIS zugängliche Strafrechtsjudikatur zum VbVG existiert nur zu fünf Fällen. Zwei OGH-Entscheidungen sind zu Finanzstrafvergehen ergangen (OGH 25.08.2011 zu 13 Os 26/11 i und OGH 30.08.2012 zu 13 Os 13/12 d), eine OGH-Entscheidung in einer Kreditschädigungssache (OGH 25.04.2012 zu 15 Os 33/12k) und eine zu einer UWG-Sache (OGH 28.08.2012 zu 12 Os 38/12y). Es gibt darüber hinaus noch eine Entscheidung des beim OGH eingerichteten Obersten Kartellsenates in einem kartellrechtlichen Bußverfahren (16 Ok 5/08 vom 08.10.2008).

Rückschlüsse auf die Verbandsverantwortlichkeit im Eisenbahnwesen sind daraus nicht abzuleiten.

## 6.2 Literatur

Wie aus der Literaturübersicht ersichtlich, gibt es zwar eine ansprechende Literatur zum VbVG und zur Verbandsverantwortlichkeit in Österreich allgemein, insbesondere relativ viele Kommentare und Artikel.

Dieses Schrifttum ist allerdings mit Masse zwischen 2005 und 2007 anlässlich der Gesetzeswerdungsphase und in der Zeit unmittelbar nach Inkrafttreten des VbVG entstanden. Seitdem wird das VbVG in der Literatur nur ausnahmsweise behandelt.<sup>121</sup>

Mit Ausnahme eines Beitrages in der ÖZV<sup>122</sup> existiert – soweit ersichtlich – keine Veröffentlichung zur Verbandsverantwortlichkeit im Eisenbahnwesen. Aber auch in jenem Beitrag aus der

---

<sup>121</sup> Positiv hebt sich hier aber jüngst das Österreichische Anwaltsblatt mit seiner Ausgabe 07-08/2013 Schwerpunkt „Unternehmensstrafrecht“ heraus

<sup>122</sup> *Lansky/Frankl/Salfenauer*, Grundsätzliche Überlegungen zur Haftung der Vorstände von Eisenbahnunternehmen, ÖZV3/2012, 25 ff.

Rechtsanwaltskanzlei Lansky, Ganzger & Partner wird das VbVG nur kurz angerissen.<sup>123</sup> Zu beachten ist hier ferner, dass diese Autoren ständige Rechtsfreunde des ÖBB-Konzerns sind und offenbar auch maßgeblich den „Österreichischen Corporate Governance Kodex mit Abweichungen des ÖBB-Konzerns“<sup>124</sup> mitgeschaffen haben.

Lansky und Kollegen halten fest, vor dem Hintergrund der Verbandsverantwortlichkeit sei es empfehlenswert, Vorsorge gegen entsprechende Straftaten von Entscheidungen mittels Compliance Maßnahmen zu treffen. Es sei Aufgabe des Managements entsprechende Organisationsstrukturen zu schaffen, die geeignet sind, Fehlverhalten auf Unternehmensleitungsebene zu verunmöglichen. Die Einführung eines Compliance Systems sei dann Strafbarkeit vermeidend, wenn die Inhalte eines implementierten Compliance Systems die wesentlichen technischen, organisatorischen oder personellen Maßnahmen umfassen, die für die Verhinderung solcher Taten erforderlich seien. Bei Einhaltung der *due care* auf Unternehmensleitungsebene könne Verbandsverantwortlichkeit ausscheiden.

Verbandsstrafrechtlich bedeutend sei auch die nachträgliche Einführung oder die Verbesserung des bestehenden Compliance Systems. Diesfalls könne die Strafverfolgungsbehörde gemäß § 18 VbVG von einer Verbandsverfolgung absehen oder mit diversioneller Erledigung vorgehen. Die Einführung eines Compliance Systems wirke zudem für die Bemessung der Verbandgeldbuße mildernd.<sup>125</sup>

## 6.3 Exkurs: Corporate Governance Kodex, Sicherheitsbescheinigungen und -genehmigungen, Sicherheitsmanagementsystem

### 6.3.1 Corporate Governance Kodex

Die dargestellten Überlegungen der ÖBB-Rechtsanwälte sind richtig.

Zweifellos ist ein Corporate Governance Kodex auch Teil eines Compliance Systems. Der „Österreichische Corporate Governance Kodex mit Abweichungen des ÖBB-Konzerns“ regelt in Bezug auf Eisenbahnunfälle und die Verhinderung von Eisenbahnunfällen allerdings nichts.

Dazu kommt, dass sich in den ÖBB-Konzernlageberichten und Nachhaltigkeitsberichten, die insbesondere auch gelebter Ausdruck eines Corporate Governance Kodex sein sollen, keine Hinweise ergeben auf ein wesentliches GRI-(Global Reporting Initiative) Kernkriterium:

„Einhaltung der Gesetze - Wesentliche Bußgelder und Anzahl nicht-monetärer Strafen wegen Verstoßes gegen Rechtsvorschriften“. In einem Nachhaltigkeitsbericht wäre eine Liste von Unfällen zu erwarten, die analysiert wird und somit zeigt, dass mit dem Sicherheitsthema ernsthaft

---

<sup>123</sup> Lansky/Frankl/Salfenauer, 32 zu Pkt. 3.4, Der Einfluss des Verbandverantwortlichkeitsgesetzes

<sup>124</sup> Österreichischer Arbeitskreis für Corporate Governance (Hrsg), Bearbeitung (Einfügung der Abweichungen des ÖBB-Konzerns), ÖBB Holding AG, Österreichischer Corporate Governance Kodex mit Abweichungen des ÖBB-Konzerns, Stand: März 2013

<sup>125</sup> Lansky/Frankl/Salfenauer, 32