

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

umgegangen wird. Dies ist aber notwendig, um aus den Fehlern zu lernen und künftig solche Unfälle derselben Art zu vermeiden.

Negative Rechtsfolgen bei Nichterreichung des (im übrigen nirgendwo normierten) Mindeststandards gelebter Corporate Governance Praxis gibt es in Österreich nicht. Dieser gegenwärtige „Österreichische Corporate Governance Kodex mit Abweichungen des ÖBB-Konzerns“ ist keine geeignete Grundlage, die Verbandsverantwortlichkeit eines ÖBB-Unternehmens nach einem Eisenbahnunfall auszuschließen oder zumindest mildernde Umstände zu schaffen.

### 6.3.2 Sicherheitsbescheinigung

Um Zugang zur Eisenbahninfrastruktur zu haben, muss seit der Richtlinie über die Eisenbahnsicherheit (RL 2004/49/BG) und deren Implementierung in §§ 37, 37 a bis d EISbG<sup>126</sup> jedes EVU über eine Sicherheitsbescheinigung Teil A und B verfügen.

Mit der Sicherheitsbescheinigung wird nachgewiesen, dass das EVU ein Sicherheitsmanagementsystem eingeführt hat (Teil A) und in der Lage ist, die in den TSI (Technische Spezifikationen für die Interoperabilität-Fähigkeit zur Zusammenarbeit von verschiedenen Systemen, Techniken oder Organisationen) festgelegten Anforderungen, das Gemeinschaftsrecht und die nationalen Sicherheitsvorschriften auf der tatsächlich benützten Eisenbahninfrastruktur auch einzuhalten (Teil B).

Damit soll sichergestellt sein, dass das EVU in der Lage ist, alle Risiken zu kontrollieren und somit einen sicheren Verkehrsbetrieb auf dem Netz zu leisten.<sup>127</sup>

Bei grenzüberschreitenden Verkehrsdiensten genügt es, das Sicherheitsmanagementsystem in einem Mitgliedstaat zu genehmigen und der Genehmigung Gemeinschaftsgeltung zu verleihen (Teil A). Dagegen ist die Einhaltung nationaler Vorschriften in jedem Mitgliedstaat Gegenstand der zusätzlichen Bescheinigung Teil B.

### 6.3.3 Sicherheitsgenehmigung

Während ein EVU einer Sicherheitsbescheinigung bedarf, benötigt jedes EIU eine Sicherheitsgenehmigung iS §§ 38, 38 a bis d EISbG.<sup>128</sup>

---

<sup>126</sup> BGBl I Nr.125/2006

<sup>127</sup> Siehe auch Art. 9 „Sicherheitsmanagementsysteme“ und Art. 10 „Sicherheitsbescheinigungen“ der RL 2004/49/EG und § 19 b EISbG; siehe hierzu auch *Kuntner/Waglechner*, Eisenbahnrecht<sup>3</sup>, § 37 EISbG, Rz 2

<sup>128</sup> BGBl I Nr.125/2006