

Und es soll auch mit der Sicherheitsgenehmigung sichergestellt sein, dass EIU imstande sind, mit ihrem Betrieb von Haupt- oder auch vernetzten Nebenbahnen **alle** Risiken zu kontrollieren und somit einen sicheren Betrieb sicherzustellen.<sup>129</sup>

### 6.3.4 Sicherheitsmanagementsystem

Es ist für jedes EIU und EVU, welches in Österreich tätig wird, davon auszugehen, dass es über eine aufrechte Sicherheitsgenehmigung bzw. -bescheinigung verfügt, verliehen von der Obersten Eisenbahnbetriebsbehörde im BMVIT. Die entsprechenden Antrags- und Genehmigungsunterlagen werden daher nach Eisenbahnunfällen im Regelfall nicht von besonderem Interesse sein.

Dies gilt aber mit Ausnahme des Sicherheitsmanagementsystems. Zur Unfallsanalyse in Richtung Verbandsverantwortlichkeit ist das Sicherheitsmanagementsystem, welches alle in Österreich tätigen EBU (EIU, EVU)<sup>130</sup> gemäß §§ 39, 39 a bis d EISbG implementiert<sup>131</sup> haben müssen, sehr wohl wesentlich; im übrigen auch der von jedem EBU gemäß § 39 d EISbG jährlich zu erstellende Sicherheitsbericht.

Gemäß Art 9 der Eisenbahnsicherheits-RL berücksichtigt das Sicherheitsmanagementsystem die Folgen, die sich aus der betrieblichen Tätigkeit verschiedener EBU auf dem Netz ergeben und gewährleistet, dass alle EBU im Einklang mit den Sicherheitsvorschriften tätig sein können.

Ein ausgeklügeltes **und** auch entsprechend umgesetztes Sicherheitsmanagementsystem ist gewissermaßen eine Handlungsanleitung zur Vermeidung einer Haftung nach dem VbVG.

Die wesentlichen - insgesamt 10 - Bestandteile des Sicherheitsmanagementsystems sind in § 39 b EISbG dargestellt. § 39 a EISbG erklärt den Zweck des Sicherheitsmanagementsystems, soll doch dieses die Kontrolle aller Risiken im Bahnbereich einschließlich Instandhaltung, Materialbeschaffung und Vergabe von Dienstleistungsaufträgen berücksichtigen. Die sich darstellenden Risiken sind angemessen zu berücksichtigen.

Das Sicherheitsmanagementsystem ist alle fünf Jahre neu zu zertifizieren (§ 39c EISbG).

Es wird somit dem Rechtsanwender offenbar, dass die Dokumentation des Sicherheitsmanagementsystems, eingeschränkt auf die möglichen Unfallursachen, ein wichtiger Urkundenbeweis ist, ob das vom Unfall betroffene EBU zumindest im Sinne einer

---

<sup>129</sup> Siehe Art. 9 "Sicherheitsmanagementsysteme" iVm Art. 11 der RL 2004/49/EG und § 19b EISbG

<sup>130</sup> Da integrierte EBU keinen Netzzugang benötigen und auf ihren Netzen nur „eigene“ Eisenbahnfahrzeuge fahren, benötigen diese - zumindest derzeit noch - kein Sicherheitsmanagementsystem. Das könnte sich mit dem vierten Eisenbahnpaket ändern

<sup>131</sup> BGBl I Nr.125/2006

Aufbauorganisation „theoretisch“ ordnungsgemäß aufgestellt ist in Bezug auf Technik, Organisation und Personal.

Wie die gelebte Praxis im konkreten Unfall ausgesehen hat (tatsächliche Ablauforganisation), ist natürlich dann noch gesondert zu prüfen.

## 6.4 Prüfschema für die Verbandsverantwortlichkeit im Eisenbahnwesen

Der Tatbestand der Verbandsverantwortlichkeit ist erfüllt, wenn

1.) durch die Tat Verbandspflichten verletzt worden sind, die den Verband treffen (§ 3 Abs 1 Z 2 VbVG)<sup>132</sup> **und**

2.) entweder a) Entscheidungsträgertat des § 3 Abs 2 VbVG:

ein Entscheidungsträger die Tat rechtswidrig und schuldhaft begangen hat oder

b) Mitarbeitertat des § Abs 3 VbVG:

Mitarbeiter die Tat rechtswidrig verwirklicht haben und dabei die geforderte Sorgfalt außer acht gelassen haben (§ 3 Abs 3 Z 1 VbVG) und

die Begehung der Tat dadurch ermöglicht oder wesentlich erleichtert wurde, dass

Entscheidungsträger die nach den Umständen gebotene Sorgfalt außer acht gelassen haben,

insbesondere indem sie wesentliche technische, organisatorische oder personelle Maßnahmen zur Verhinderung solcher Taten unterlassen haben (§ 3 Abs 3 Z 2 VbVG)

Die Zusammenschau der §§ 1 bis 3 (§ 3: das „Herzstück des VbVG“<sup>133</sup>) iVm §§ 13, 14, 18, 26 VbVG ergibt ein Prüfschema,<sup>134</sup> welches bezogen auf Eisenbahnunfälle aussieht wie folgt:

- Straftat? (§ 1 Abs 1 VbVG, siehe Kapitel 6.5.1)
- Verband? (§ 1 Abs 2 und 3 VbVG, siehe Kapitel 6.5.2)
- Verletzung von Verbandspflichten? (§ 3 Abs 1 Z 2 VbVG, siehe Kapitel 6.5.3)
- Werkzeug zur Identifizierung von Verbandspflichten (siehe Kapitel 6.5.4)
- Selbstschädigung (Verband ist alleiniges Opfer)? (siehe Kapitel 6.5.5)
- Mitarbeiter(anlass)tat? (siehe Kapitel 6.5.6)
  - a) Definition Mitarbeiter (§ 2 Abs 2 VbVG)
  - b) Mitarbeitertat – objektiv sorgfaltswidrige Tathandlung? (§ 3 Abs 3 Z 1 VbVG)

<sup>132</sup> Vorsatztaten (Straftaten des § 3 Abs 1 Z 1 VbVG) sind bei Eisenbahnunfällen auszuschließen und werden daher im Prüfschema nicht berücksichtigt

<sup>133</sup> So ist § 3 VbVG treffend bezeichnet von *Hilf/Zeder* in WK<sup>2</sup> VbVG § 3 RZ 2

<sup>134</sup> Angelehnt an *Hilf/Zeder* in WK<sup>2</sup> VbVG § 3 RZ 5 und erweitert