

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)¹³² **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“¹³³) iVm §§ 13, 14, 18, 26 VbVG ergibt ein Prüfschema,¹³⁴ 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)

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

¹³³ So ist § 3 VbVG treffend bezeichnet von *Hilf/Zeder* in WK² VbVG § 3 RZ 2

¹³⁴ Angelehnt an *Hilf/Zeder* in WK² VbVG § 3 RZ 5 und erweitert

- Risikoerhöhung durch Sorgfaltsverstoß/Sorgfaltspflichtverletzung eines Entscheidungsträgers? (siehe Kapitel 6.5.7)
 - a) Definition Entscheidungsträger und Delegationsproblematik (§ 2 Abs 1 VbVG)
 - b) Sorgfaltsverstoß in Bezug auf Leitungs-, Koordinations- und Aufsichtspflichten betreffend technische, organisatorische oder personelle Maßnahmen? (§ 3 Abs 3 Z 2 VbVG)
 - c) Risikoerhöhung: Ermöglichung – wesentliche Erleichterung? (§ 3 Abs 3 Z 2 VbVG)
- Ausnahmefall (direkte) Entscheidungsträgerat? (§ 2 Abs 2 VbVG, siehe Kapitel 6.5.8)
- Strafaufhebungs- und Strafausschließungsgründe? (siehe Kapitel 6.5.9)
- Verfolgungsermessensgründe? (§ 18 VbVG, siehe Kapitel 6.5.10)
- Zeitpunkt der Einleitung des Ermittlungsverfahrens gegen betroffene EBU (§ 13 VbVG, siehe Kapitel 6.5.11)
- Privatbeteiligtenanschluss im Verbandsverfahren (§ 14 VbVG, siehe Kapitel 6.5.12)
- Verständigungspflichten (§ 26 VbVG, siehe Kapitel 6.5.13)

6.5 Hilf/Zeder und eigene Rechtsansicht

Es gilt im Folgenden das VbVG speziell für den Rechtsanwender (Staatsanwälte, Rechtsanwälte, Strafrichter) auf Eisenbahnunfälle von EBU (EIU und EVU) erklärbar zu machen.

In diesem Sinne beschränkt sich der Verfasser dieser Studie bei seinen Zitaten im Wesentlichen auf den allen Staatsanwälten und Richtern zugänglichen Wiener Kommentar und ist dies auch durchaus als beabsichtigte Hommage an die beiden VbVG-Autoren Hilf und Zeder zu sehen, die beide maßgeblich das VbVG mitentwickelt haben.

6.5.1 Die Straftaten bei Eisenbahnunfällen – § 1 Abs 1 VbVG

Straftat im Sinne des VbVG ist eine nach einem Bundes- oder Landesgesetz mit gerichtlicher Strafe bedrohte Handlung. (Dass Eisenbahnverbände auch Finanzvergehen verwirklichen können – siehe § 1 Abs 1 letzter HS VbVG – und diese Taten dann uU ebenfalls den Sanktionen und Rechtsfolgen des VbVG unterliegen, wird in dieser Studie nicht näher beachtet.)

Eisenbahnunfälle bewirken Verletzungen und/oder Tötungen von Personen und/oder Beschädigungen von Sachen; in der Regel in großem Ausmaß, teilweise mit Beeinträchtigungen der Umwelt. Sofern natürliche Personen (Eisenbahnbedienstete) für Eisenbahnunfälle strafrechtlich verantwortlich sind, sind sie zu verurteilen wegen des Tatbestandes der fahrlässigen Tötung (Freiheitsstrafe (FS) bis zu einem Jahr – § 80 StGB), der fahrlässigen Körperverletzung (FS bis zu