

- 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

drei Monaten bei leichter Körperverletzung und bis zu sechs Monaten bei schwerer Körperverletzung – § 88 StGB).

Die Anklagebehörden qualifizieren Eisenbahnunfälle „gerne“ als unter gefährlichen Verhältnissen zustande gekommen (§§ 81 und 88 Abs 4 2. DF StGB). Dann droht auf landesgerichtlicher Ebene FS bis zu drei Jahren im Fall der fahrlässigen Tötung unter besonders gefährlichen Verhältnissen und FS bis zu zwei Jahren im Fall der fahrlässigen Körperverletzung unter besonders gefährlichen Verhältnissen.

Bei Gefährdung einer „größeren“ Anzahl von Menschen<sup>135</sup> und/oder Zufügung eines Sachschadens im „großem“<sup>136</sup> Ausmaß erfolgt der Strafantrag der fahrlässigen Gemeingefährdung des § 177 Abs 1 StGB auf bezirksgerichtlicher Ebene (FS bis zu einem Jahr). Bei den Qualifikationen des § 177 Abs 2 StGB iVm § 170 Abs 2 StGB droht beim Tod eines Menschen oder schwerer Körperverletzungen einer „größeren Zahl“ von Menschen oder bei der in Not-Versetzung „vieler“ Menschen<sup>137</sup> eine FS bis zu drei Jahren und beim Tod einer „größeren Zahl“ von Menschen FS von sechs Monaten bis zu fünf Jahren.<sup>138</sup>

Zugkollisionen lösen regelmäßig Ermittlungsverfahren nach § 177 StGB aus.

Die jeweilige Grundstraftat mit der dafür normierten Strafsanktion entscheidet gemäß § 4 Abs 3 VbVG über die **Anzahl der im Verbandsverfahren zu verhängenden Tagessätze**.

Die Höchstfreiheitsstrafe in einem Eisenbahnunfall beträgt bei fahrlässiger Gemeingefährdung gemäß § 177 Abs 2 StGB fünf Jahre. Somit kann einem belangten „Eisenbahn-Verband“ nach einem Eisenbahnunfall mit einer „größeren“ Anzahl von Toten in Verbandsverfahren eine Verbandsgeldbuße von maximal 100 Tagessätzen auferlegt werden.

Der Tagessatz ist gemäß § 4 Abs 4 VbVG mit jenem Betrag festzusetzen, der dem 360sten Teil des Jahresertrages entspricht oder diesen um höchstens ein Drittel über- oder unterschreitet.<sup>139</sup>

<sup>135</sup> Unterschiedliche Qualifikationen für „größere“ Zahl: „drei bis zehn“ oder „ab zehn“, siehe *Mayerhofer* in *WK<sup>2</sup>*, StGB § 169, Rz 10 und *Fabrizy*, StGB § 169

<sup>136</sup> *Fabrizy*, StGB, § 177: ab Schadensausmaß von EUR 50.000,00

<sup>137</sup> „viele“ Menschen: „etwa 30“, siehe *Mayerhofer* in *WK<sup>2</sup>*, StGB § 169, Rz 10

<sup>138</sup> Nach wie vor lesenswert: *Kunst*, Unbestimmte Zahl- und Maßbegriffe im neuen StGB, *ÖJZ* 1975, 561ff

<sup>139</sup> *Hilf/Zeder* in *WK<sup>2</sup>* VbVG § 4 RZ 8 ff. definieren Ertragslage und wirtschaftliche Leistungsfähigkeit als die Überschüsse, die dem Verband grundsätzlich für Ausschüttungszwecke an die Eigentümer zur Verfügung stehen würden, also jenen Betrag, über den der Verband frei disponieren könnte, ohne dass seine betriebliche Tätigkeit gefährdet wird. Als Ausgleich für die hohe Manipulierbarkeit der Ertragslage (etwa durch Rückstellungen, Abschreibungen und andere Formen der Bilanzpolitik) habe daher der Gesetzgeber einen weiten Interpretationsspielraum eingeräumt, was unter Ertragslage zu verstehen sei und legte er daher auch die Periode nicht fest, für die die Ertragslage heranzuziehen sei. Da keine bestimmte Periode festgelegt sei, sei die Heranziehung der letzten Periode ebenso zulässig wie eine länger zurückliegende Periode.

Mindestens beträgt der Tagessatz jedoch EUR 50,00 und höchstens EUR 10.000,00. Somit ist die denkbar höchste Verbandsgeldbuße mit EUR 1 Mio begrenzt!

Dient der Verband gemeinnützigen, humanitären oder kirchlichen Zwecken – im Eisenbahnwesen nicht vorliegend (die Verankerung der Gemeinnützigkeit in den Unternehmenszwecken wäre aber bei EBU der öffentlichen Hand allenfalls denkbar) – ist der Tagessatz mit mindestens EUR 2,00 und mit höchstens EUR 500,00 festzusetzen.

## 6.5.2 Der Adressatenkreis des VbVG im Eisenbahnwesen – § 1 Abs 2 und 3 VbVG

Verbände im Sinne des § 1 Abs 2 und 3 VbVG sind alle juristischen Personen, die im Firmenbuch eingetragenen Personengesellschaften (KG/OG) und Europäische wirtschaftliche Interessensvereinigungen (EWIV).

Auch Bund, Länder und Gemeinden und andere juristische Personen sind gemäß § 1 Abs 3 Z 2 VbVG Rechtssubjekte des VbVG; es sei denn, die Straftat ist „in Vollziehung der Gesetze“ (in den EU-Rechtsakten bezeichnet als „in Ausübung hoheitlicher Rechte“<sup>140</sup>) verübt worden. Es kommt also darauf an, ob eine Tätigkeit dem Bereich privatwirtschaftlichen oder hoheitlichen Handelns zuzurechnen ist. Die Grenzziehung erfolgt im Sinne des Amtshaftungsrechts.<sup>141</sup>

Klargestellt ist damit, dass **auch Staatsbahnen** (und Landesbahnen<sup>142</sup> [EBU mit Gebietskörperschaften als Eigentümer]) **Normadressaten des VbVG** – somit Verbände sind.

So sind die Gesellschaften des ÖBB-Konzerns und die ÖBB Holding AG selbst zum Einen juristische Personen des Privatrechts. Wie wohl der Bund Eigentümer dieser Gesellschaften und des gesamten ÖBB-Konzerns ist, wird zum Anderen nicht direkt der Bund als Eigentümer tätig, noch handelt er – hier auch nicht mittelbar – in Vollziehung der Gesetze. Es liegt also keine Hoheitsverwaltung des Bundes vor, nicht einmal eine Privatwirtschaftsverwaltung des Bundes.

Aber auch die diversen Landesbahnen im (un)mittelbaren Eigentum der Länder sind Normadressaten des VbVG. Zwar werden diese Landesbahnen nicht alle von juristischen Personen des Privatrechts gehalten und geführt (wie z.B. NÖVOG[mbh], Wiener Lokalbahnen AG, Salzburg AG mit ua seiner Sparte „Salzburger Lokalbahnen“) sondern durchaus auch direkt durch die Gebietskörperschaft im Rahmen der Privatwirtschaftsverwaltung (etwa Steiermärkische Landesbahnen). Die Steiermärkischen Landesbahnen werden zwar durch einen Direktor geführt und vertreten. Wiewohl sie firmieren unter „Die Steiermärkischen Landesbahnen“ stellen sie sich auf den Standpunkt, dass der Landeshauptmann selbst bzw das Land Steiermark Unternehmensführer sei

---

<sup>140</sup> EBRV 994 BlgNR XXII. GP, Besonderer Teil, 17 und *Hilf/Zeder* in WK<sup>2</sup> VbVG § 1 RZ 23 - 25

<sup>141</sup> *Hilf/Zeder* in WK<sup>2</sup> VbVG § 1 RZ 25

<sup>142</sup> Die EU kennt in ihrem wording nur „Staatsbahnen“ und fasst damit unter diesem Begriff alle Bahnen im Eigentum der öffentlichen Hand zusammen.