

und sie keine eigene Rechtspersönlichkeit haben.<sup>143</sup> Dennoch sind auch in diesem Fall – wenn die Argumentation der Steiermärkischen Landesbahnen diesbezüglich überhaupt rechtlich richtig sein sollte – , dass also direkt das Land Steiermark als Gebietskörperschaft, vertreten durch den Landeshauptmann der Steiermark, die Steiermärkischen Landesbahnen führe, die Steiermärkischen Landesbahnen bzw direkt das Land Steiermark Normadressat des VbVG.

Unbestritten ist nämlich wohl, dass das Land Steiermark jedenfalls im Rahmen der Privatwirtschaftsverwaltung das EBU „Steiermärkische Landesbahnen“ ausübt. Der Betrieb der Steiermärkischen Landesbahnen ist ebenso wie jener der „Steiermarkbahn“ (ein EBU der „Steiermärkische Landesbahnen“ nicht dem hoheitlichen Handeln zuzurechnen.

Dass die Interpretation, Staatsbahnen seien ebenfalls Normadressaten des VbVG, richtig ist, selbst wenn sie nicht als juristische Personen des Privatrechts geführt werden, sondern „direkt“ durch die Gebietskörperschaften, zeigt übrigens auch § 2 Abs 2 Z 4 VbVG.

Demgemäß unterliegen auch natürliche Personen, die aufgrund eines öffentlichen Dienst- oder sonst eines besonderen öffentlich-rechtlichen Rechtsverhältnisses<sup>144</sup> Arbeitsleistungen für den Verband erbringen, dem Mitarbeiterbegriff des § 2 Abs 2 VbVG.

### 6.5.3 Verletzung von Verbandspflichten – § 3 Abs 1 Z 2 VbVG

Gemäß § 3 Abs 1 Z 2 VbVG ist ein Verband für eine Straftat verantwortlich, wenn durch die zugrundeliegende Straftat Pflichten verletzt worden sind, die den Verband treffen.

*„Welche Pflichten das im Einzelnen sind, kann nur aus dem Tätigkeitsbereich des Verbandes erschlossen werden. Beschäftigt der Verband Arbeitnehmer, so ist er dazu verpflichtet, diese vor Gefahren zu bewahren; produziert er Waren, so hat er Umweltverschmutzungen hintanzuhalten; vertreibt er Waren oder Dienstleistungen, so muss er darauf achten, dass diese seinen Kunden keine Schäden verursachen.“<sup>145</sup>*

Die Pflichten eines Verbandes hängen von dessen konkretem Tätigkeitsbereich und den damit verbundenen betriebstypischen Risiken ab.<sup>146</sup>

**Verbandspflichten finden sich in einschlägigen Gesetzen, Verordnungen, Bescheiden (Auflagen), Verträgen, aber auch in allgemeinen Schutzgesetzen und allgemeinen Verkehrssicherungspflichten, Pflichten zur Gefahrenüberwachung, Produktbeobachtungs-,**

<sup>143</sup> So etwa die Verantwortung der Steiermärkischen Landesbahnen im später eingestellten VbVG-Ermittlungsverfahren zum Eisenbahnunfall vom 09.11.2010 „Verschub auf Nebenanschlussbahn“, siehe Anhang I und Kapitel 7.9

<sup>144</sup> Zum weiten Begriff dieser Gesetzesbestimmung (auch Soldaten, Zivildienstleistende, Strafgefangene) siehe *Hilf/Zeder* in WK<sup>2</sup> § 2 VbVG RZ 25

<sup>145</sup> EBRV 994 Blg XXII. GP, Zu § 3, 21

<sup>146</sup> *Hilf/Zeder* in WK<sup>2</sup> § 3 VbVG RZ 15

**Warn- und Rückrufflichten**,<sup>147</sup> also sämtliche Pflichten in Verbindung mit der Verantwortung für Gefahrenquellen<sup>148</sup> und der Einhaltung der betrieblichen Sicherheit von Unternehmen; in diesem Zusammenhang auch der Pflicht, ordnungsgemäß ein- und weitergeschulte Eisenbahnbedienstete in ordnungsgemäßer Anzahl zu verwenden.

Einschlägige, generelle Rechtsquellen im Eisenbahnwesen konkretisieren und ergänzen die allgemeinen Verbandspflichten von EBU. Zu erwähnen sind hier insbesondere:

- das EisbG, die EisbVO, EisbBBV, EKVO, TFVO und EisbEPV
- das **ArbeitnehmerInnenschutzrecht** mit dem ASchG, AZG, Arbeitsruhegesetz, der EisbAV, der AVO Verkehr
- **Normen, die sich die EBU** aufgrund gesetzlicher und behördlicher Vorgaben **selbst geben** und sich teilweise auch behördlich genehmigen lassen müssen (Dienstvorschriften, Dienstanweisungen, Dienstbehelfe, Handbücher, Richtlinien, Checklisten, Erläuterungen etc.<sup>149</sup>)

Eine **Dienstvorschrift** ist gemäß § 7 EisbVO eine allgemeine Anordnung eines EBU. Dienstvorschriften sind gemäß § 21a Abs 3 EisbG behördlich zu genehmigen.

Eine **Dienstanweisung** wiederum konkretisiert gemäß § 8 EisbVO die in Dienstvorschriften getroffenen allgemeinen Anordnungen.

- die zahlreichen, für einen Außenstehenden fast unübersehbaren **Normen von Normungsinstituten**

Wenn bei einem Eisenbahnunfall Arbeitnehmer verletzt worden sind bzw. bei einem Unfall zumindest die körperliche Integrität von Arbeitnehmern gefährdet worden ist, ermittelt das **Verkehrs-Arbeitsinspektorat** (VAI) als zuständige Spezialbehörde, die der Anklagebehörde und dem Gericht mit dem Know-how ihrer Eisenbahntechniker und Eisenbahnjuristen die Aufbereitung des Eisenbahnunfalles, somit die Ermittlungen und Beweisaufnahmen, wesentlich erleichtern kann.

In seinem Schreiben vom 31.05.2013<sup>150</sup> an den Verfasser dieser Studie bringt der Leiter des VAI, Ministerialrat Dr. *Reinhard Kuntner*, die Sache auf den Punkt, wenn er darauf hinweist, dass sowohl das EisbG als auch das ASchG organisatorische Bestimmungen vorgeben, die die Einhaltung der Sicherheitsvorschriften durch das EBU sicherstellen sollen.

---

<sup>147</sup> *Hilf/Zeder* in WK<sup>2</sup> § 3 VbVG RZ 14

<sup>148</sup> *Steininger*, Verbandsverantwortlichkeitsgesetz, § 3 Rz 24 spricht idZ vom „Überwachungsgaranten“

<sup>149</sup> Diese Normen regeln allerdings nicht nur den sicheren Betrieb und Agenden des Arbeitnehmerschutzes, sondern auch den Schutz Dritter

<sup>150</sup> Siehe Anhang IV

So verlange das EibG beispielsweise Nachweise des EVU „über Vorkehrungen zur Gewährleistung des Betriebes hinsichtlich Ausbildung der Eisenbahnbediensteten, Wartung der Schienenfahrzeuge und Betriebsvorschriften (§ 37a EibG) und Nachweise des Eisenbahninfrastrukturunternehmens über den sicheren Betrieb der Eisenbahnanlagen, der Betriebsmittel und des sonstigen Zugehört (§ 38a EibG).

*Ebenso verlangt beispielsweise das ArbeitnehmerInnenschutzgesetz (ASchG) vom Eisenbahnunternehmen im Rahmen der sogenannten Organisationsverpflichtung die Veranlassung aller Maßnahmen zur Verhütung arbeitsbedingter Gefahren, zur Information und zur Unterweisung sowie die Bereitstellung einer geeigneten Organisation und der geeigneten Mittel (§ 3 ASchG)....*

*Aus der Sicht des Verkehrs-Arbeitsinspektorates stehen daher auch die Bestimmungen des Verbands-Verantwortlichkeitsgesetzes in einem logischen und systematischen Zusammenhang zu den angeführten Rahmenbedingungen, weil sie im Regelfall ein Organisationsversagen, also eine Verletzung der gesetzlich vorgegebenen organisatorischen Rahmenbedingungen, überprüfen.“*

Kuntner weist im zitierten Schreiben ausdrücklich darauf hin, dass die Einhaltung von Bestimmungen des ASchG „regelmäßig auch in einem Spannungsverhältnis zu wirtschaftlichen Zielen des Eisenbahnunternehmens“ stehe und daher organisatorische Versäumnisse „jedenfalls auch immer im Rahmen des Verbands-Verantwortlichkeitsgesetzes strafrechtlich überprüft werden“ sollten.

Werden ausnahmsweise bei einem Unfall keine Arbeitnehmerschutzbestimmungen verletzt, also beispielsweise nur Fahrgäste und/oder fremdes Eigentum im groben Ausmaß (dann: Tatbestand des § 177 Abs. 1 StGB) beeinträchtigt, wird die Anklagebehörde ohne Hilfestellung durch das VAI (allenfalls unterstützt durch einen eisenbahntechnischen Sachverständigen, der auch den entsprechenden eisenbahnrechtlichen Überblick zu haben hat) eigenständig zu überprüfen haben,<sup>151</sup> inwiefern Verbandspflichten zum Schutz Dritter durch den Eisenbahnunfall verletzt worden sind.

Natürlich sind dabei auch stets die ersten vier Teile des EibG (gegebenenfalls auch die EibVO, EibBBV und insbesondere stets die anzuwendenden Normen) zu überprüfen, insbesondere das 8. bis 10. Hauptstück des dritten Teils (Sicherheitsbescheinigung, Sicherheitsgenehmigung, Sicherheitsmanagementsystem)<sup>152</sup> auf allfällige Gesetzesverletzungen des betroffenen EBU.

Bei jedem Eisenbahnunfall sollte das betroffene EBU aufgefordert werden, sämtliche mit dem Eisenbahnunfall in Zusammenhang stehenden Teile des Sicherheitsmanagementsystems

---

<sup>151</sup> Die Untersuchungsberichte der SUB-Schiene werden idR aus zweierlei Gründen nicht verwertet werden können:

- a) aufgrund chronischen Personalmangels stehen die endgültigen Untersuchungsberichte nur selten bereits während des Ermittlungsverfahrens zur Verfügung;
- b) die Untersuchungsberichte dürfen aufgrund der derzeitigen Gesetzeslage bei sonstiger Nichtigkeit nicht als Beweismittel zum Nachteil des/der Beschuldigten verwertet werden (§ 15 Abs. 5 UUG)

<sup>152</sup> Siehe Kapitel 6.3

vorzulegen. Ereignet sich ein Unfall mit einem Güterwagen (beispielsweise selbstständiges Öffnen einer Wagentür während der Fahrt; dadurch Ladegutverlust und Verletzung von Personen), sind vom beteiligten EVU das Wagenuntersuchungskonzept und auch die letzten Prüfberichte der beteiligten Wartungseinrichtungen und Wagenmeister anzufordern.

Ist am Eisenbahnunfall ein Sonderfahrzeug mitbeteiligt (also kein herkömmliches Eisenbahnfahrzeug, das dem Transport von Personen oder üblichen Gütern dient), wird das EVU jedenfalls auch den bzw. die Bescheide zur Bauartgenehmigung und Betriebsbewilligung vorzulegen haben zur Überprüfung der Einhaltung von Bescheidaufgaben.

Gleiches gilt (nämlich Bescheidvorlage) für EIU bei Infrastruktureinrichtungen, die allenfalls den Unfall mitbewirkt haben; detto für Anschlussbahnen.

#### **6.5.4 Werkzeug zur Identifizierung von Verbandspflichten**

Das vorhergehende Kapitel „Verletzung von Verbandspflichten bedarf ob der Vielfältigkeit von möglichen Verbandspflichtenverletzungen eines ergänzenden „Re-Checks“.

In der einleitenden Problembewusstmachung hat der Verfasser dieser Studie aufgezeigt, dass sich dem ermittelnden Staatsanwalt mangels Einblicks in das Eisenbahnwesen meist gar keine Fragen stellen, inwiefern die Verbandsverantwortlichkeit des beteiligten EBU überhaupt gegeben sein sollte. An Ermittlungsergebnissen stehen dem Staatsanwalt vorerst nur die polizeilichen Erhebungen zur Verfügung und meist auch Untersuchungsberichte der beteiligten EBU. Dass die Untersuchungskommission des beteiligten EBU daran interessiert sein wird, eigene Organisationsfehler nicht zu offenbaren, muss dem Staatsanwalt bewusst sein; ebenso aber auch, dass die erhebenden Polizisten meist genauso unerfahren in Eisenbahnangelegenheiten sind wie die Anklagebehörde. Die vorliegenden Ermittlungsergebnisse erwecken in den allermeisten Fällen den Eindruck, dass hier ausschließlich menschliches Versagen im Bereich der unmittelbar beim Betrieb tätigen Eisenbahnbediensteten vorliegt, also ein Versagen des TFzF, des Fahrdienstleiters, des Verschiebers etc. In keinem einzigen der in Kapitel 7 dargestellten Eisenbahnunfälle offenbart sich von vornherein ein Fehler auf Entscheidungsträgerebene.

Um überhaupt die möglichen Verbandspflichtverletzungen identifizieren zu können, erscheint es wichtig, dass sich der Rechtsanwender folgende Fragen stellt:

##### 1. Hat sich bereits ein diesem Eisenbahnunfall vergleichbarer Unfall in Österreich ereignet?

Ist diese Frage zu bejahen, ist dies als Indiz dafür zu werten, dass diese Abweichung vom unfallfreien Sollbild systemisch bedingt sein könnte, es Fehler in der ex ante vorzunehmenden Risikobetrachtung und Risikoanalyse des EBU gibt und noch dazu das betroffene EBU auf den seinerzeit beim Vorunfall erkannten Fehler nicht adäquat reagiert hat.