

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.

Das betroffene EBU wird aufzufordern sein, seine jährlichen **Sicherheitsberichte** (§ 39 d EISbG) der Anklagebehörde vorzulegen.

Die Untersuchungsberichte der SUB-Schiene sind über das Internet allgemein zugänglich und war es ausdrückliche Absicht der EU anlässlich der Schaffung der Richtlinie über die Eisenbahnsicherheit¹⁵³ das Sicherheitsniveau zu heben in der Art und Weise, dass allen EBU die Erkenntnisse aus einem Eisenbahnunfall zukommen. Daher ist unter anderem in § 39b Abs 1 Z 6 EISbG auch normiert worden, dass Teil des verpflichtenden Sicherheitsmanagementsystems auch Vorkehrungen für einen ausreichenden Informationsfluss nicht nur innerhalb der Unternehmensorganisation, sondern auch zwischen den Unternehmensorganisationen zu schaffen sind, die dieselbe Schieneninfrastruktur nutzen.

Gleichzeitig wird der Rechtsanwender gut beraten sein, sich eine diesbezüglich objektive Auskunft auch bezuschaffen von der SUB-Schiene, der Eisenbahnsicherheitsbehörde und – sofern Arbeitnehmer eines EBU bei diesem Eisenbahnunfall beeinträchtigt worden sind – auch vom Verkehrs-Arbeitsinspektorat.

Diese Informationen müssen bei diesen drei Stellen, aber auch beim betroffenen EBU aufliegen, weil gemäß § 39b Abs. 1 Z. 7 und 8 EISbG Teil des Sicherheitsmanagementsystems Verfahren und Formate für Dokumentierung von Sicherheitsinformationen und Bestimmung von Kontrollverfahren zur Sicherung der Konfiguration von entscheidenden Sicherheitsinformationen sind und Verfahren, die sicherstellen, dass Unfälle, Störungen, Beinaheunfälle und sonstige gefährliche Ereignisse gemeldet, untersucht und ausgewertet werden und die notwendigen Vorbeugungsmaßnahmen ergriffen werden.

Sollte das betroffene EBU dem Rechtsanwender diesbezüglich keine Dokumentation vorlegen können, ist bereits dies als Organisationsfehler zu betrachten.

Eine Zusatzfrage ist idZ an das betroffene EBU zu stellen:

Was hat das EBU zur Vermeidung eines solchen Eisenbahnunfalles wie strafgegenständlich eingetreten bisher getan?

2. Liegt ein Verstoß gegen den Stand der Technik vor?

Ob die unfallsgegenständliche Betriebsanlage, die unfallsbeteiligten Eisenbahnfahrzeuge dem Stand der Technik entsprechen, klärt der eisenbahntechnische Sachverständige, nachdem die Anklagebehörde den betroffenen EBU (EIU und EVU) die entsprechenden Pläne, Genehmigungen etc. abverlangt hat.

Gemäß § 39b Abs 1 Z 3 EISbG als Teil des Sicherheitsmanagementsystems hat das EBU Verfahren zur Einhaltung des Standes der Technik zu entwickeln sowie Verfahren, die sicherstellen, dass die

¹⁵³ RL 2004/49/EG

technischen und betrieblichen Normen sowie hoheitlichen Vorgaben während der gesamten Lebenszeit des verwendeten Materials erfüllt werden.

Angesichts des seit Jahren im Eisenbahnwesen bestehenden Kosten- und Einsparungsdrucks hat der Rechtsanwender ferner zu ermitteln, ob und wenn ja betriebliche „Erleichterungen“ im Laufe der Zeit beim konkreten Eisenbahnunfall zu Lasten der Sicherheit eingetauscht worden sein könnten und außerdem, ob das EBU, das sich betriebliche Erleichterungen „genehmigt“ hat oder sogar auch eisenbahnbehördlich hat genehmigen lassen, diese betrieblichen Erleichterungen mit anderen EBU koordiniert hat (Wechselwirkung EIU - EVU). Zu denken ist hier etwa an reduzierte Durchrutschwege und nicht eingebaute Sicherheitseinrichtungen¹⁵⁴.

Das Verkehrs-Arbeitsinspektorat wird zu technischen Fragen kompetente Auskunftsstelle sein, weil es einerseits Übersicht über Koordinationsverstöße gegen das ASchG, als auch andererseits Koordinationsverstöße gegen eisenbahnrechtliche Vorschriften hat (z.B. §§ 9, 39 und 59 EibG) und auch Überblick über den Stand der Technik, gepaart mit dem eisenbahnrechtlichen Spezialwissen.

3. Wie sieht für den durch den Eisenbahnunfall betroffenen Bereich die Unternehmensorganisation aus?

Das Sicherheitsmanagementsystem schreibt den EBU folgendes vor:

- Sicherheitsordnung (§ 39b Abs 1 Z 1 EibG)
- Unternehmensorganisation betreffend Erhaltung und Verbesserung der Sicherheit (§ 39b Abs 1 Z 2 EibG) und der Informationsflüsse innerhalb der Unternehmensorganisation und zwischen Unternehmensorganisationen, die dieselbe Schieneninfrastruktur nutzen (§ 39b Abs 1 Z 6 EibG)
- Verfahren und Methoden für Risikobewertungen und -kontrolle, insbesondere für den Fall geänderter Betriebsbedingungen oder neuem Material (§ 39b Abs 1 Z 4 EibG)
- Verfahren und Formate für die Dokumentierung von Sicherheitsinformationen (§ 39b Abs 1 Z 7 EibG)
- Verfahren zur Sicherstellung notwendiger Vorbeugungsmaßnahmen gegen Unfälle, Störungen, Beinaheunfälle (§ 39b Abs 1 Z 8 EibG)

Die entsprechenden Fragen sind zu stellen an das betroffene EBU, an die Eisenbahnsicherheitsbehörde und – wiederum, wenn Arbeitnehmer beeinträchtigt worden sind – an das Verkehrs-Arbeitsinspektorat.

¹⁵⁴ Siehe Kapitel 7.3 - „ZAML-Irrtum“ und Kapitel 7.13 - „Dienstweisung zur Ausschaltung einer Sicherheitseinrichtung“

4. Fragen das Personal betreffend:

Sind die betroffenen Eisenbahnbediensteten in Bezug auf das vom Sollbild abweichende Unfallereignis ordnungsgemäß geschult/ordnungsgemäß wiederholend geschult/ordnungsgemäß kontrolliert und insbesondere auch ordnungsgemäß ausgewählt worden (siehe hierzu § 36 EisBBV als auch die TFVO und EisbEPV)?

Entsprechen die Einsatzbedingungen des Personals den rechtlichen Vorgaben (AZG, ARG, ASchG inklusive technischer Arbeitnehmerschutz, [etwa KennzeichnungsVO] und Arbeitsschutzrahmen? Inwiefern ist das eingesetzte Personal durch Beaufsichtigungs- und Kontrollmaßnahmen vor Ort/am Arbeitsplatz/in der Arbeitsstätte diesbezüglich überprüft worden (wenn Kontrollmaßnahmen, in welcher Regelmäßigkeit)?

War angesichts des Unfalles überhaupt ausreichendes und ausreichend qualifiziertes Personal eingesetzt (siehe § 36 EisBBV iVm. § 5 EisbVO)?

Diese Fragen sind dem betroffenen EBU zu stellen und zur leichteren Überprüfung der Richtigkeit der gelieferten Angaben insbesondere auch dem Verkehrs-Arbeitsinspektorat und der im BMVIT eingerichteten Eisenbahnsicherheitsbehörde.

Gemäß § 39b Abs 1 Z 5 EisbG hat das EBU geeignete Schulungsprogramme vorzuweisen, ebenso Verfahren, die die Aufrechterhaltung der Qualifikationen sicherstellen und auch, dass deren Tätigkeiten qualifikationsgerecht ausgeführt werden.

Bei all diesen Fragen hat der Rechtsanwender gegenüber dem EBU auf die Dokumentation der Antworten zu bestehen. Diese Dokumentationsverpflichtung ergibt sich aus § 39b Abs. 2 EisbG, wo nicht nur die Dokumentation aller wesentlichen Bestandteile des Sicherheitsmanagementsystems verpflichtend vorgesehen ist, sondern auch die Beschreibung der Zuständigkeitsverteilung innerhalb der Unternehmensorganisation („interessant“ für eine Identifikation des zuständigen Entscheidungsträgers) und die Bescheinigung, inwiefern sichergestellt ist, dass die Eisenbahnbediensteten die ihnen überbundenen Tätigkeiten zur Gewährung der Sicherheit des Betriebes der Eisenbahn auszuführen haben, sodass insgesamt das Sicherheitsmanagementsystem fortlaufend verbessert wird.

Wichtig ist zu überprüfen, inwiefern die einzelnen, für den Unfall bedeutsamen Teile des Sicherheitsmanagementsystems auch in der konkreten Situation **in die Praxis umgesetzt** worden sind und wenn nein, wer hierfür verantwortlich ist.

Zusammengefasst: Der Rechtsanwender hat sich alle Informationen zu besorgen, was das EIU bzw. das EVU zur Vermeidung eines solchen gerade zu bearbeitenden Unfalles unternommen hat.

Der ermittelnde Staatsanwalt sollte sein Denken (ohnedies nur iS der Vorgaben des § 3 Abs. 3 Z2 VbVG) revolutionieren: Selbstverständlich ist bei jedem Eisenbahnunfall das mögliche Versagen des „kleinen“ Eisenbahnbediensteten nach wie vor zu überprüfen.

Der Staatsanwalt hat aber vom ersten Ermittlungsschritt an mit der gleichen Zielstrebigkeit zu ergründen, ob nicht

- unterlassene oder mangelhafte technische Maßnahmen
- mangelhafter Organisationsaufbau und Organisationsablauf
- mangelhafte Personalschulung oder ein rechtswidrig verursachter Personalengpass

den möglichen menschlichen Fehler des Eisenbahnbediensteten erst ermöglicht haben.

Dem Staatsanwalt muss bewusst sein, dass seine diesbezügliche Ermittlungsarbeit sehr wichtig ist. Er hat es durchaus in der Hand, mit einem sorgfältigen Ermittlungsverfahren die Voraussetzung zu schaffen, dass sich kein Unfall derselben oder ähnlichen Art mehr ereignet!

Auch wenn dem Staatsanwalt und dem Richter das Eisenbahnwesen grundsätzlich fremd sein sollten: Der beigezogene eisenbahntechnische Sachverständige darf niemals die Funktion des (un)heimlichen Richters erlangen. Einerseits ist jener mit der VbVG-Materie nicht hinreichend vertraut und weiß daher nicht, in welche Richtung zu ermitteln ist. Andererseits sind auch - wie noch zu Kapitel 8.7 darzustellen sein wird - die eisenbahntechnischen Sachverständigen immer wieder in ihrem Fachgebiet überfordert.

6.5.5 Keine Verbandsverantwortlichkeit bei Selbstschädigung

Hilf/Zeder führen aus, dass sich „lediglich aus dem Zweck des Gesetzes sowie der Genese des VbVG“ erschließe, dass Taten, die Rechtsgüter des Verbandes selbst beeinträchtigen, nicht die strafrechtliche Verantwortlichkeit des Verbandes herbeiführen können.¹⁵⁵

Dies bedeutet aber nicht, dass ein Eisenbahnverband sanktionslos bleiben kann, wenn unter anderem auch dessen Rechtsgüter beim Eisenbahnunfall geschädigt worden sind.

Die richtigen Überlegungen von *Hilf/Zeder* werden sich in der Eisenbahnunfallspraxis kaum auswirken. Aufgrund der strikten Trennung zwischen EIU und EVU werden zwangsläufig selbst bei einem Eisenbahnunfall, wo kein Personenschaden eintritt, regelmäßig auch Sachschäden in großem Ausmaß (§ 177 Abs 1 StGB) an den Rechtsgütern jenes anderen EBU eintreten, welches mit seinen Eisenbahnbediensteten für den Eisenbahnunfall nicht (mit)verantwortlich ist.

¹⁵⁵ *Hilf/Zeder* WK² VbVG, § 3 RZ 19