

Der ermittelnde Staatsanwalt sollte sein Denken (ohne dies nur iS der Vorgaben des § 3 Abs. 3 Z 2 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.<sup>155</sup>

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.

---

<sup>155</sup> *Hilf/Zeder* WK<sup>2</sup> VbVG, § 3 RZ 19

Wenn also beispielsweise ein Güterzug entgleist (weitere Annahme: der Güterzug ist unbeladen ohne Güter dritter Personen), dann wird regelmäßig ein Schaden nicht nur an den Eisenbahnfahrzeugen des EVU auftreten, sondern auch an der Infrastruktur des EIU (Gleisoberbau und/oder Gleisunterbau, Signale und Signalmasten, Oberleitung etc.). Regelmäßig wird bei einem solchen „harmlosen Eisenbahnunfall“ ein Sachschaden in erheblichem Ausmaß an der Eisenbahninfrastruktur vorliegen, der den Tatbestand des § 177 Abs 1 StGB erfüllen könnte.

Eine Verbandsverantwortlichkeit wird also nur dann von vornherein auszuschließen sein, wenn erheblicher Sachschaden (und eben kein Personenschaden) nur auf Seiten jenes EBU vorliegt, deren Eisenbahnbedienstete alleine den Unfall verwirklicht haben.

## 6.5.6 Die Mitarbeiter(anlass)tat – § 2 Abs 2 VbVG iVm § 3 Abs 3 Z 1 VbVG

### 6.5.6.1 Mitarbeiter – § 2 Abs 2 VbVG

Mit der Interpretation des Mitarbeiterbegriffes im Sinne von § 2 Abs 2 VbVG gibt es im Eisenbahnwesen keine Interpretationsprobleme.

Regelmäßig bedienen sich die EBU zur Erfüllung ihrer Aufgaben Personen, die im Verhältnis zum EBU in einem Arbeits-, Lehr- oder anderen Ausbildungsverhältnis oder zumindest als arbeitnehmerähnliche oder überlassene Arbeitskräfte tätig werden (§ 2 Abs 2 Z 1 und 3 VbVG).

Verstöße von Mitarbeitern eventueller vom Verband wirtschaftlich unabhängiger Subauftragnehmer lassen sich nicht unter die Mitarbeitertat des § 3 Abs 3 VbVG subsumieren.<sup>156</sup> Die Prüfung der wirtschaftlichen Unabhängigkeit ist präzise vorzunehmen, um Scheinkonstruktionen zur Umgehung des verbandsrechtlichen Mitarbeiterbegriffes hinten zu halten.

Für die dem auftraggebenden Verband tatsächlich fremden Arbeitnehmer/arbeitnehmerähnlichen Personen haftet der Subauftraggeber als Verband.

Hinsichtlich des auftraggebenden Verbandes ist in solchen Fällen aber dennoch zu überprüfen, ob er nicht doch verbandsrechtlich zu belangen ist. Dies kann der Fall sein, wenn seine Entscheidungsträger eisenbahnrechtliche und/oder arbeitnehmerschutzrechtliche Koordinationspflichten verletzt haben (Entscheidungsträgertat iS § 3 Abs 2 VbVG).

### 6.5.6.2 Objektiv sorgfaltswidrige Tathandlung – § 3 Abs 3 Z 1 VbVG

Die Erfüllung des Tatbildes durch Mitarbeiter genügt. Keine Rolle spielt es, ob der/die Mitarbeiter subjektiv in der Lage war(en), die objektiv gebotene Sorgfalt einzuhalten. Eine schuldhafte Begehung der Tat durch den/die Mitarbeiter ist somit nicht erforderlich für die Sanktionierung eines Verbandes bei den Fahrlässigkeitsdaten der Eisenbahnunfälle.

<sup>156</sup> *Hilf/Zeder* in WK<sup>2</sup> VbVG § 2 RZ 26, siehe auch *Hilf/Zeder* in WK<sup>2</sup> VbVG § 2 RZ 20: Arbeitnehmerbegriff iS § 1 Abs 1 DHG und § 51 Abs 1 und 3 ASGG