

Der Praxisfall „Hobbyeisenbahner“ in Kapitel 7.5 zeigt auf, dass beispielsweise auch Eisenbahnunfälle infolge Verletzung allgemeiner Verkehrssicherungspflichten eine Entscheidungsträgerat iS § 3 Abs 2 VbVG darstellen können.

### 6.5.9 Strafaufhebungs- und Strafausschließungsgründe

Diesbezüglich ist im VbVG, sofern man nicht rechtsdogmatisch unkorrekt das Verfolgungsermessen der Staatsanwaltschaft zu § 18 VbVG auch unter Strafaufhebungs- und Strafausschließungsgründen normiert, nichts geregelt.

Zweifellos gelten aber die Strafaufhebungs- und Strafausschließungsgründe des StGB auch für das VbVG und deren Normadressaten.

### 6.5.10 Das Verfolgungsermessen der Staatsanwaltschaft – § 18 VbVG

Dem Verband steht das Recht auf Verfahrenseinstellung wegen Geringfügigkeit gemäß § 191 StPO ebenso zu wie einer natürlichen Person.<sup>182</sup>

Darüber hinaus kann die Staatsanwaltschaft gemäß § 18 VbVG von der Verfolgung eines Verbandes aus weiteren Geringfügigkeits- und prozessökonomischen Erwägungen absehen oder zurücktreten.<sup>183</sup> Schon die Überschrift des § 18 „Verfolgungsermessen“ signalisiert im Unterschied zur StPO, dass Verbände iS des Opportunitätsprinzips gegenüber natürlichen Personen privilegiert sind.<sup>184</sup>

Abwägungskriterien sind die Schwere der Tat, das Gewicht der Verbandspflichtverletzung, das Gewicht des Sorgfaltsverstoßes, die Folgen der Tat, das Verhalten des Verbandes nach der Tat (z.B. teilweise oder vollständige Schadenswiedergutmachung oder zumindest ernstliches Bemühen darum durch den Verband, aber auch jede andere positive Verhaltensweise, wie die Kooperation bei der Tataufklärung oder das Setzen von Präventionsmaßnahmen), die zu erwartende Höhe einer über den Verband zu verhängenden Geldstrafe, bereits eingetretene oder unmittelbar absehbare rechtliche Nachteile des Verbandes oder seiner Eigentümer aus der Tat (Schadensgutmachung, verwaltungsbehördliche Maßnahmen, strafrechtliche Sanktionierung).<sup>185</sup>

Bei solchen Geringfügigkeitskriterien und prozessökonomischen Erwägungen, gepaart mit Strafzweckerwägungen<sup>186</sup> ist der belangte Eisenbahnverband und somit auch das belangte EBU

<sup>182</sup> *Hilf/Zeder* in WK<sup>2</sup> VbVG, § 3 RZ 27

<sup>183</sup> *Hilf/Zeder* in WK<sup>2</sup> VbVG, § 18 RZ 1 und 2

<sup>184</sup> So im wesentlichen *Hilf*, Das österreichische Unternehmensstrafrecht (VbVG) - Konzept und erste Erfahrungen, AnwBl 2013, 415 (416)

<sup>185</sup> *Hilf/Zeder* in WK<sup>2</sup> VbVG, § 18 RZ 6

<sup>186</sup> *Hilf/Zeder* in WK<sup>2</sup> VbVG, § 18 RZ 1

gegenüber einer natürlichen Person unverhältnismäßig privilegiert. Aber hierzu hat sich der Gesetzgeber entschieden, was zu akzeptieren ist.

Gewisse Abhilfe bietet außerdem § 18 Abs 2 VbVG, dass von der Verfolgung jedoch nicht abgesehen oder zurückgetreten werden darf, wenn diese aus spezialpräventiven oder generalpräventiven Gründen nicht geboten ist oder eine Verfolgung des Verbandes „sonst wegen besonderen öffentlichen Interesses“ geboten erscheint.

Dennoch räumt aber selbst § 18 Abs 2 VbVG dem Staatsanwalt einen weiten Ermessungsspielraum ein und kann ein solcher gut das allenfalls mangelnde persönliche Engagement des Staatsanwaltes überdecken.

*Hilf/Zeder* merken zum Ausnahmetatbestand des „besonderen öffentlichen Interesses“ an, dass der Gesetzgeber diesen nicht näher definiert hat. § 18 Abs 2 Z 3 VbVG bleibe unklar und es dränge sich der Verdacht einer Leerformel auf. Das in den EBRV BlgNR XXII.GP, 34 angeführte Beispiel vermöge aber ein wenig Licht ins Dunkel zu bringen.<sup>187</sup>

In der Regierungsvorlage<sup>188</sup> wird generell zu § 18 VbVG ausgeführt:

Die Einführung einer Verantwortlichkeit von Verbänden für Straftaten sei eine tiefgreifende Neuerung und bedeute Neuland für die Verfolgungsbehörden aber auch für die Wirtschaft. Wie wohl sich die Verantwortlichkeit von Verbänden am Individualstrafrecht orientiere, unterscheide sie sich von diesem doch insoweit, als dem Aspekt in der Prävention eine noch größere Bedeutung zukomme als dort: Einerseits könne von Verbänden erwartet werden, dass sie aktive Maßnahmen ergreifen, um der Begehung von Taten entgegenzuwirken, über die sie verantwortlich gemacht werden könnten. Andererseits seien auch die vorgeschlagenen Sanktionsmöglichkeiten (Weisungen, Diversion) noch stärker zukunftsorientiert (und damit präventiv) ausgerichtet als im Individualstrafrecht.

Vor diesem Hintergrund biete sich im Verfahren gegen Verbände an, vom traditionellen Anklagezwang abzugehen und der Anklagebehörde – innerhalb gewisser Grenzen – die Befugnis einzuräumen, Opportunitätserwägungen in die Entscheidung einfließen zu lassen, ob ein Verband verfolgt werden soll.

Der Ministerialentwurf habe als Voraussetzung für ein Absehen oder einen Rückgriff von der Verfolgung das Kriterium vorgeschlagen, ob der Ermittlungs- und Verfolgungsaufwand zur Bedeutung der Sache oder zu der zu erwartenden Sanktion außer Verhältnis stehe. Weitere Überlegungen seien in der Folge auf eine noch breitere Basis gestellt worden. Bei der Beurteilung der Bedeutung der Sache werde auf alle Umstände der Tat zu achten sein, insbesondere auf deren Folgen und die damit entstandene Sozialstörung, aber etwa auch auf die Schwere der

---

<sup>187</sup> *Hilf/Zeder* in WK<sup>2</sup> VbVG, § 18 RZ 11 ff.

<sup>188</sup> EBRV 994 BlgNR XXII. GP, Besonderer Teil, Zu § 18, 34 f.

Sorgfaltsverstöße. Im Rahmen der Abschätzung der Sanktion könne auch berücksichtigt werden, ob zu erwarten sei, dass eine Geldbuße einbringlich sein werde.

Vor allem im bezirksgerichtlichen Verfahren werde diese Unverhältnismäßigkeit oft gegeben sein, sodass dort eine Verfolgung eines Verbandes in vielen Fällen nicht angezeigt sein werde. Die in § 18 Abs 2 Z 1 und 2 VbVG angeführten Ausnahmetatbestände entsprächen den aus dem Individualstrafrecht wohl bekannten spezial- und generalpräventiven Gründen, die keiner näheren Erläuterung bedürften.

Der in Zahl 3 angeführte Ausnahmetatbestand des besonderen öffentlichen Interesses mache den Kern des Verfolgungsermessens aus: Denn welche öffentliche Interessen im Einzelfall die Verfolgung angezeigt erscheinen lassen, könne abstrakt nicht umschrieben werden. Ein Anwendungsfall des öffentlichen Interesses könnte ein in die Zuständigkeit des Bezirksgerichtes fallendes Delikt sein, bei dem aber eine zwischenstaatliche Verpflichtung besteht, eine Verantwortlichkeit von Verbänden vorzusehen. Bei einem solchen Delikt wäre es nicht erstrebenswert, würde quasi routinemäßig jedes Verfahren gegen einen Verband eingestellt.

Öffentliches Interesse werde nicht mit medialer Aufmerksamkeit gleichzusetzen sein.

Soweit die Regierungsvorlage mit ihren erläuternden Bemerkungen.

Aus den zitierten Gesetzesmaterialien geht immerhin hervor, dass der in § 18 Abs 2 Z 3 VbVG angeführte Ausnahmetatbestand des besonderen öffentlichen Interesses eine Verfolgung auch dann notwendig macht, wenn keine spezial- oder generalpräventiven Gründe für eine Verfolgung vorliegen.

Positiv ist ferner die sich ergebende authentische Interpretation, dass ein besonderes öffentliches Interesse eine zwischenstaatliche Verpflichtung sein könnte, eine Verantwortlichkeit von Verbänden vorzusehen, selbst wenn eben diese spezial- oder generalpräventiven Gründe keine Verfolgung notwendig machen.

Im übrigen ist zu bedenken, dass bei Eisenbahnunfällen idR sehr gravierende und gleich mehrere Rechtsgutverletzungen stattfinden. Gerade bei einem solchen Verkehrsmittel, das von so vielen Menschen benützt wird, wird hierdurch ein Grad der Sozialstörung erreicht, dass die Anklagebehörde nach jedem einzelnen Eisenbahnunfall sich veranlasst sehen sollte, zu prüfen, inwiefern eine Verbandspflichtverletzung oder Sorgfaltsverletzungen den Eisenbahnunfall verursacht, ermöglicht oder zumindest erleichtert haben.

Die drei geltenden europarechtlichen Eisenbahnpakete<sup>189</sup> lassen gar keinen Zweifel daran, dass es der Wille der europäischen Union ist, seine Mitgliedsstaaten u.a. zu einer größeren Sicherheit und allen erdenklichen Maßnahmen zur Reduzierung von Eisenbahnunfällen zu verpflichten. Werden gegen Eisenbahnunternehmen Verbandsverantwortlichkeitsverfahren voreilig eingestellt oder

---

<sup>189</sup> Siehe Kapitel 2

Ermittlungsverfahren gar nicht einmal eingeleitet, wird diese europarechtliche Verpflichtung verletzt - und § 18 VbVG ist damit nicht sinnvoll ausgelegt.

Die seinerzeitige Bundesregierung und der VbVG-Gesetzgeber erwarteten von (Eisenbahn)Verbänden, dass sie Aktivmaßnahmen ergreifen, um der Begehung von Taten entgegenzuwirken. Diese Erwartung bedarf aber auch der Bereitschaft der Strafjustiz zur Gesetzesvollziehung. Erfolgt im Anlassfall kein Vollzug, fällt die ursprüngliche Annahme in sich zusammen. Gerade ein im Wirtschaftsleben stehender Verband agiert durch seine Entscheidungsträger als homo oeconomicus und entscheidet sich bei Sanktionslosigkeit für die günstigste Variante.

Zu beachten ist, dass sämtliche österreichischen EBU einem strikten Sparzwang unterliegen. Dieser Sparzwang wird von der Managementebene unter Umständen auch deshalb über Gebühr praktiziert, weil zumindest in namhaften österreichischen EBU mit Kosteneinsparungen auch Bonuszahlungen für Manager verbunden sind! Kommen die Strafgerichte zum Schluss, dass hier **nur ein menschliches Versagen des letzten Gliedes** in der Kette vorliegt, gibt es **keine Veranlassung** für das betroffene EBU, seine technischen, organisatorischen und personellen **Mängel zu beheben**. Dies erspart Betriebsausgaben!

Der einfache Mitarbeiter wird geopfert bzw. in vielen Fällen sogar unter tatkräftiger Mithilfe des betroffenen EBU verurteilt, was sich in der Vermögens- oder Freiheitssphäre des Eisenbahnbediensteten auswirkt.

Den Geschädigten wird der ersatzfähige Schaden durch den Eigentümer ersetzt bzw. durch die zuständige Haftpflichtversicherung! Das betroffene EBU hat keinen wie immer gearteten Nachteil (abgesehen vom Tragen des eigenen Schadens) und auch die Manager und Entscheidungsträger, die tatsächlich einen Verbandsverantwortlichkeitstatbestand gesetzt haben, haben keinen persönlichen Nachteil. Deren Boni fließen weiterhin! Eine solche Unfallsaufarbeitung ergibt keinen Anreiz zu nachhaltigen Veränderungen.

Regelmäßig behaupten die Pressereferenten der betroffenen EBU bereits einige Stunden nach dem jeweiligen Eisenbahnunglück, es liege menschliches Versagen vor. Unter menschlichem Versagen wird bisher ausschließlich das menschliche Versagen des letzten Gliedes in der Kette, also des ausführenden Triebfahrzeugführers, des ausführenden Fahrdienstleiters oder Verschubmitarbeiters verstanden, niemals das menschliche Versagen auf Management- bzw. Entscheidungsträgerebene! Solche auf EBU zurückgehende Pressemeldungen beeinflussen selbstverständlich die eisenbahnfachlich den EBU klar unterlegenen Strafverfolgungsbehörden.

Die mehr oder minder sanften Empfehlungen der SUB-Schiene, die noch dazu gemäß § 13b EISbG in einem angemessenen Aufwand und Nutzenverhältnis zu stehen haben, werden – wenn überhaupt – somit nur gleichsam freiwillig und insbesondere idR nur punktuell, also anlassbezogen, umgesetzt! Außerdem findet – wenn ein Eisenbahnunfall nicht besonderes Diskussionsthema auf

Vorstands-/Geschäftsführungsebene wird – was regelmäßig nicht der Fall ist – keine Evaluierung ähnlicher „Problemsachverhalte“ statt.

Der Unternehmensführungsebene werden mangels eines Verbandsverfahrens gar nicht die fahrlässig begangenen Organisationsmängel im EBU bewusst, wenn die unteren Ebenen vom Eisenbahnunfall nach „oben“ unter der Rubrik „menschliches Versagen“ berichten.

Nochmals ist hier abschließend darauf aufmerksam zu machen, dass eine vollständige Aufklärung der Individualstraftat oder aber auch des nicht zu beanstandenden Verhaltens eines Eisenbahnbediensteten oft nur erfolgen kann, wenn die Verbandsverantwortlichkeit genau geklärt ist. So gesehen gibt es keinen Raum, ein Ermittlungsverfahren gegen einen Verband einzustellen, weil der Ermittlungs- und Verfolgungsaufwand in Hinblick auf den angeklagten Eisenbahnbediensteten kaum außer Verhältnis steht.

Leider erlebt der Verfasser dieser Studie gerade eine Umkehrung dieses Gebotes. Die Staatsanwaltschaften klagen „schätzmotiv“ einen Eisenbahnbediensteten an und wird durchaus ein solcher auch ebenso „schätzmotiv“ strafgerichtlich verurteilt, ohne dass Staatsanwalt und Richter den Sachverhalt und die spezifische eisenbahnrechtliche Lage überhaupt genügend verstanden hätten!<sup>190</sup> Damit wird der tragende Grundsatz des rechtsstaatlichen Strafverfahrens „in dubio pro reo“ schleichend ausgehöhlt.

### 6.5.11 Zeitpunkt der Einleitung des Ermittlungsverfahrens gegen betroffene Eisenbahnunternehmen – § 13 VbVG

§ 13 Abs 1 VbVG normiert, dass ein Ermittlungsverfahren gegen einen Verband oder einen Antrag auf Verhängung einer Verbandsgeldbuße einzuleiten bzw. bei Gericht einzubringen ist, sobald sich aufgrund bestimmter Tatsachen der Verdacht ergibt, dass ein Verband für eine von Amts wegen zu verfolgende Straftat verantwortlich sein könnte.

Der Gesetzgeber hält anlässlich der Schaffung des VbVG unter „finanzielle Auswirkungen“ fest:<sup>191</sup>

*„Finanzielle Auswirkungen*

*Dass Strafverfahren nun auch gegen Verbände geführt werden können, birgt das Potential eines Mehraufwandes im Bereich der Sicherheits- und Justizbehörden in sich. Allerdings sieht der Entwurf vor, dass Strafverfahren gegen natürliche Personen und gegen Verbände wegen derselben Straftaten grundsätzlich gemeinsam zu führen sind. Es wird daher in den meisten Fällen das Verfahren nur gegen einen zusätzlichen Beschuldigten, nämlich den „beteiligten Verband“ zu führen sein; dass ein gänzlich „neues“ Strafverfahren entsteht, das ohne die Einführung der*

<sup>190</sup> z.B. Unfall vom 09.11.2010 „Verschub auf Nebenanschlussbahn“ Anhang I und Kapitel 7.9

<sup>191</sup> 994 der Beilagen XXII. – Regierungsvorlage Materialien, Vorblatt, Finanzielle Auswirkungen, 2