

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!¹⁹⁰ 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:¹⁹¹

„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

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

¹⁹¹ 994 der Beilagen XXII. – Regierungsvorlage Materialien, Vorblatt, Finanzielle Auswirkungen, 2

Verantwortlichkeit von Verbänden überhaupt nicht geführt worden wäre, dazu wird es nur selten kommen.“

Die Beobachtungen des Verfassers dieser Studie gehen aber dahin (mit Ausnahme des noch in Kapitel 7.12 darzulegenden Eisenbahnunfalles vom 04.11.2011 – „entgleister Zweiwegebagger“¹⁹²), dass – wenn überhaupt – ein Ermittlungsverfahren gegen das EBU nach dem VbVG entweder erst nach rechtskräftigem Abschluss des Verfahrens gegen den bzw. die beteiligten Eisenbahnbediensteten eingeleitet wird bzw. wenn schon ein VbVG-Ermittlungsverfahren noch während des laufenden Ermittlungsverfahrens oder zumindest laufenden Strafverfahrens gegen Eisenbahnbedienstete eingeleitet wird, dieses als gesondertes Ermittlungsverfahren mit gesonderter St-Zahl geführt wird.

Der Grund hierfür liegt wohl in der Unkenntnis diverser Staatsanwälte über den Gesetzeszweck des VbVG. So weiß der Verfasser dieser Studie, dass zumindest zwei Staatsanwälte in zwei verschiedenen Causen der Meinung waren, ein Ermittlungsverfahren nach dem VbVG erst einleiten „zu dürfen“, wenn ein rechtskräftiges Urteil betreffend die angeklagten Eisenbahnbediensteten vorliegt bzw. dieses sogar verurteilend sein müsse.

Diese unrichtige Vorgangsweise widerspricht der klar geregelten kumulativen Verantwortlichkeitsregelung des § 3 Abs 4 VbVG als auch § 15 Abs 2 VbVG, wonach nur unter den Voraussetzungen des § 27 StPO eine getrennte Führung der Verfahren zulässig ist.¹⁹³

§ 27 StPO besagt, dass auf Antrag eines Beschuldigten oder von Amts wegen die Trennung der Verfahren erfolgen kann, um Verzögerungen zu vermeiden. Wenn *Hilf/Zeder*¹⁹⁴ ausführen, dass es in der Praxis mehrheitlich um die Vermeidung von Verzögerungen des Individualstrafverfahrens gehen wird, weil zur Klärung der Verbandsverantwortlichkeit oftmals umfangreichere Beweisaufnahmen notwendig sein werden, insbesondere im Zusammenhang mit Mitarbeiter-taten, die durch eine Organisationspflichtverletzung von Entscheidungsträgern ermöglicht bzw wesentlich erleichtert werden, ist dem zu entgegenen.

Wie kann ein rechtsrichtiges Urteil gegen einen Eisenbahnbediensteten ergehen, wenn unklar ist, ob er allein am Eisenbahnunfall schuldig ist oder nur mitschuldig gemeinsam mit dem EBU? Die Beurteilung der Alleinschuld bzw. Mitschuld hat sich wesentlich auf die Strafbemessung der natürlichen Person auszuwirken.

Es wird dem Richter außerdem erst regelmäßig nach lückenloser Aufklärung, ob das EBU eine Verbandsverantwortlichkeit trifft oder nicht, klar werden, ob auch dem angeklagten

¹⁹² Siehe auch Anhang I

¹⁹³ *Hilf/Zeder* in WK² VbVG, § 15 RZ 2 führt ausdrücklich aus, dass hier ein Gebot der gemeinsamen Führung sowohl für das Ermittlungsverfahren und für das Hauptverfahren vorliegt; es ist auch das Endurteil gegen die natürlichen Personen und den Verband gemeinsam zu fällen; dies unter zusätzlicher Berufung auf §§ 21 und 22 VbVG!

¹⁹⁴ *Hilf/Zeder* in WK² VbVG, § 15 RZ 6

Eisenbahnbediensteten der Vorwurf der rechtswidrig und schuldhaft begangenen Tat zu machen ist. Dies gilt insbesondere für die Klärung der subjektiven Vorwerfbarkeit einer Tat, die aber entscheidend ist für Verurteilung oder Freispruch.

6.5.12 Privatbeteiligtenanschluss im VbVG-Verfahren - § 14 VbVG

Aufgrund des § 14 Abs 1 VbVG sind Privatbeteiligungen und Privatbeteiligungsanschlüsse gegen den Verband möglich (Anwendung der allgemeinen Vorschriften über das Strafverfahren auch im VbVG-Verfahren, soweit diese nicht ausschließlich auf natürliche Personen anwendbar sind und sich aus dem VbVG nichts anderes ergibt).¹⁹⁵

Opfer einer dem VbVG unterliegenden Straftat und somit Privatbeteiligte können sein:

- Fahrgäste
- Kunden des Güterverkehrs, jene in erster Linie in Bezug auf deren beim Eisenbahnunfall geschädigten Sachen
- an der Verkehrsleistung unbeteiligte, aber durch den Eisenbahnunfall geschädigte Dritte (etwa Straßenverkehrsteilnehmer, Fußgänger, Anrainer)
- das am Eisenbahnunfall mitbeteiligte EBU und Dienstnehmer jenes EBU

Beispiel: Im Zuge eines Eisenbahnunfalles sind Eisenbahnfahrzeuge beschädigt und ein Triebfahrzeugführer des EVU verletzt worden, welches auf der vom EIU zur Verfügung gestellten Trasse Traktionsleistungen durchgeführt hat. Gegen das EIU wird ein Ermittlungsverfahren nach dem VbVG eingeleitet. Der PB-Anschluss des EVU und des verletzten Triebfahrzeugführer ist hier zulässig, ebenso wenn gegen das EVU ein Verbandsverfahren eingeleitet wird und das EIU, oder ein EIU-Mitarbeiter geschädigt worden ist.

Voraussetzung ist bei den PB-Anschlüssen der Eisenbahnbediensteten, die sich dem Verbandsverfahren gegen den Vertragspartner ihres Arbeitgebers als Privatbeteiligter anschließen wollen, allerdings:

Es dürfen ihnen gegenüber nicht Bedienstete des Vertragspartner-EBU zum Zeitpunkt des Eisenbahnunfalles de facto weisungsberechtigt gewesen sein, die ihnen in dieser Eigenschaft den Schaden rechtswidrig und fahrlässig zugefügt haben. Denn dann greift das Dienstgeberhaftungsprivileg des § 333 ASVG.

Zu beachten ist bei all diesen Konstellationen Folgendes: Zivilrechtlich liegt wohl bei jedem denkbaren Eisenbahnunfall neben der Verschuldenshaftung auch der Tatbestand der Gefährdungshaftung gemäß EKHG vor. Die Reisegäste, Güterkunden, Dritte und das am

¹⁹⁵ EBRV 994 BlgNR XXII. GP, Besonderer Teil, Zu § 14, 32