

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).<sup>195</sup>

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

<sup>195</sup> EBRV 994 BlgNR XXII. GP, Besonderer Teil, Zu § 14, 32

Eisenbahnunfall mitbeteiligte EBU und Dienstnehmer jenes EBU werden daher regelmäßig vom am Unfall beteiligten EBU bzw. von zumindest einem der beteiligten EBU (EIU und EVU) bzw. deren Haftpflichtversicherungsanstalten entschädigt werden, bevor das Strafverfahren nach dem VbVG in die heiße Phase (Diversio, Anklage, Urteil) tritt.

Daher schließen sich Fahrgäste, Kunden, EBU, Dritte idR in Verbandsverfahren nicht als Privatbeteiligte an.

Der Verfasser dieser Studie kann bestätigen, dass immer wieder EBU ihren Mitarbeitern anbieten, sich vom Unternehmensanwalt - durchaus auch kostenlos - verteidigen zu lassen. Es verbleibt dem Betrachter, zu entscheiden, ob diese Angebote aus Philanthropie erfolgen oder zum Schutz des EBU gegen die Ventilierung verbandsrechtlicher Umstände durch den betroffenen Mitarbeiter.

Und es schließen sich EBU - wenn sich die Mitarbeiter nicht durch die Unternehmensanwälte verteidigen lassen - in Strafverfahren gegen ihre eigenen Mitarbeiter immer öfter als Privatbeteiligte an. Die Ziele sind: Kontrolle des Verhaltens des Mitarbeiters im Strafverfahren in Bezug auf die eventuelle Offenbarung von „Systemfehlern“ und die durchaus beabsichtigte Einschüchterung des „kleinen Mitarbeiters“, wenn dieser mit Schadenssummen konfrontiert wird, die sein gesamtes Lebenseinkommen um ein Vielfaches übersteigen.

Im Fall der Verurteilung löst ein PB-Zuspruch für den Mitarbeiter ruinöse Folgen aus, wobei schon alleine die Kosten der Privatbeteiligung regelmäßig das monatliche Nettoeinkommen um ein Mehrfaches überschreiten.

Der krassste Fall eines PB-Anschlusses ist bisher jener eines EIU gegen den erstangeklagten Bediener eines Schienenladegerätes<sup>196</sup> in Höhe von mehr als EUR 1 Mio. Es ist überhaupt symptomatisch, dass sich bisher stets die EBU der öffentlichen Hand (Eigentümer Bund oder Länder) gegen ihre Mitarbeiter als Privatbeteiligte anschließen und zwar gerade in jenen Verfahren, in welchen sie aufgrund des Unfallsachverhaltes selbst mit einer Sanktion gemäß VbVG zu rechnen haben.

Zwar sind in Dienstnehmerregressangelegenheiten arbeitsvertragliche oder zumindest gesetzliche Haftungsreduktionen und teilweise eigene Schiedsregressverfahren unter Beteiligung der Arbeitnehmervertretung vorgesehen. Trotz entsprechender Argumentation der Verteidigung hat aber noch kein Strafgericht Anträge auf Zurückweisung der Privatbeteiligung stattgegeben. Im Fall von verurteilenden Erkenntnissen sind bisher regelmäßig Teilzusprüche für die Arbeitgeber erfolgt.<sup>197</sup>

Die bei einem Eisenbahnunfall geschädigten Mitarbeiter des verantwortlichen EBU wiederum haben – ganz abgesehen von der faktischen Tatsache, dass nur besonders charakterfeste und von ihrer

---

<sup>196</sup> Siehe Anhang I Unfall vom 29.04.2010 „SILAD-Kranarm“ und Kapitel 7.7

<sup>197</sup> Nur zum Unfall vom 26.06.2007 - „gestörte Schrankenanlage“, Kapitel 7.2, erfolgte eine Zurückweisung der PB-Ansprüche des EIU

Gewerkschaft unterstützte, definitiv gestellte Eisenbahnbedienstete es wagen könnten, sich gegenüber ihrem Dienstgeber als Privatbeteiligte anzuschließen – gar keine Möglichkeit sich als Privatbeteiligte anzuschließen und zwar aus folgendem rechtlichen Grund:

Das Dienstgeberhaftpflichtprivileg des § 333 ASVG vernichtet von vornherein jegliche zivilrechtlichen Schadenersatzansprüche des Eisenbahnbediensteten gegenüber seinem ihm als Arbeitgeber übergeordneten EBU.

Abgesehen von der Frage, ob das Dienstgeberhaftpflichtprivileg heutzutage noch seine Berechtigung hat, wird hier die fehlende Waffengleichheit im Strafverfahren zwischen Arbeitgebern (Verbände und ihre Entscheidungsträger) und Arbeitnehmern (Mitarbeiter) deutlich. Dem Grundsatz der Verpflichtung zur Erforschung der materiellen Wahrheit wäre mit der Abschaffung des Dienstgeberhaftpflichtprivileges jedenfalls ein Dienst für qualitativ bessere Strafverfahren erwiesen.

Während also das tatsächlich einen Tatbestand gemäß VbVG erfüllende EBU mit den Mitteln der Privatbeteiligung sämtliche Parteienrechte hat, um eine Verurteilung des eigenen oder fremden Eisenbahnbediensteten zu erwirken und sorgsam darüber zu wachen, dass die Anklagebehörde keine ernsthaften Schritte gemäß VbVG gegen das EBU unternimmt, findet das VbVG-Verfahren faktisch nur zwischen dem Verband, der Anklagebehörde und dem Gericht unter Ausschluss weiterer Verfahrensbeteiligter statt.

Der Staatsanwalt hat keinen Helfer auf seiner Seite, der aber gerade in den von den Staatsanwälten durchwegs als komplex empfundenen Eisenbahnunfallsachen dringend notwendig wäre.

### **6.5.13 Verständigungspflicht der Staatsanwaltschaft gegenüber der zuständigen Verwaltungs- oder Aufsichtsbehörde – § 26 VbVG**

In der Praxis schafft zu der eben oben dargelegten Problematik, dass der Staatsanwalt alleine dem fachlich und rechtlich bestens beschlagene EBU gegenübersteht, auch § 26 VbVG keine Abhilfe (Verständigung der zuständigen Verwaltungs- oder Aufsichtsbehörde).

Gemäß § 26 Abs 1 VbVG hat die Staatsanwaltschaft die für den betroffenen Tätigkeitsbereich eines Verbandes zuständige Verwaltungs- oder Aufsichtsbehörde (= die zuständige Eisenbahnbehörde und wohl zusätzlich trotz des „oder“ im Fall der Verletzung von Arbeitnehmerschutzvorschriften auch insbesondere das Verkehrs-Arbeitsinspektorat) von einem Ermittlungsverfahren gegen einen Eisenbahn-Verband und dessen Beendigung durch Einstellung oder Rücktritt von der Verfolgung zu verständigen; im Übrigen hat das Gericht die Behörde über die Beendigung des Strafverfahrens zu verständigen und eine Ausfertigung des Beschlusses, mit dem das Verfahren eingestellt wird oder das Urteil zu übermitteln.

Die zuständige Eisenbahnbehörde [der Verfasser dieser Studie empfiehlt direkt die Einschaltung der Eisenbahnsicherheitsbehörde, eingegliedert in die Oberste Eisenbahnbetriebsbehörde des BMVIT] und insbesondere das VAI haben aber gesetzlich ausdrücklich kein Parteienrecht zur Förderung oder Fortführung des Verbandsverfahrens.