

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.

Gemäß § 26 Abs 2 VbVG „kann“ die Staatsanwaltschaft oder das Gericht also die Behörde(n) ersuchen, an der Überwachung der Einhaltung einer Weisung oder einer Maßnahme nach § 19 Abs 1 Z 2 VbVG mitzuwirken. Hier ist also eine Verständigungspflicht eingeführt, aber nur, damit die zuständige(n) Behörde(n) allenfalls gesonderte verwaltungsrechtliche Schritte setzen kann/können oder an der Überwachung der Einhaltung von Weisungen im Sinne § 8 VbVG mitwirken kann/können.<sup>198</sup> Dies betrifft aber eben nur Weisungen oder Maßnahmen nach dem Rücktritt von der Verfolgung. Es ist also nicht einmal eine Kann-Bestimmung zur Beratung der Anklagebehörde für das Ermittlungsverfahren und/oder das Verfahren nach Anklageerhebung vorgesehen.

Außerdem ist zu beobachten, dass die Staatsanwaltschaften in Unkenntnis der Bestimmung des § 26 Abs 1 VbVG das VAI von einem eingeleiteten Ermittlungsverfahren oder gar dessen Beendigung bisher in keinem einzigen Fall verständigt haben.<sup>199</sup>

Die Erfahrung des VAI ist darüber hinausgehend insofern negativer Art, als die Staatsanwaltschaften und Gerichte nicht aktiv Kontakt zum VAI suchen, obwohl dieses mit seinen sowohl eisenbahntechnisch und -organisatorisch als auch rechtlich versierten Mitarbeitern eine stärkere Einbindung zur Erfüllung seiner gesetzlichen Aufgaben bei der Durchsetzung der organisatorischen Verpflichtungen der EBU sogar begrüßen würde.<sup>200</sup>

#### 6.5.14 Exkurs Rückgriffsausschluss – § 11 VbVG

Gemäß § 11 VbVG sind für Sanktionen und Rechtsfolgen, aber auch für diversionelle Leistungen oder Verteidigungskosten<sup>201</sup>, die einen Verband aufgrund des VbVG treffen, Rückgriffe auf Entscheidungsträger oder Mitarbeiter ausgeschlossen.

Zweck des § 11 VbVG ist zu verhindern, dass der Verband seine nach dem VbVG treffenden Sanktionen und Rechtsfolgen auf einzelne überwälzt, dies würde dem Zweck der Verbandsverantwortlichkeit und der vom Gesetzgeber beabsichtigten Unfallsprävention diametral zuwiderlaufen.<sup>202</sup>

Zumal noch nie ein österreichisches EBU nach den Bestimmungen des VbVG verurteilt worden ist, war der Rückgriffsausschluss bisher in der Praxis kein Thema.

---

<sup>198</sup> Hilf/Zeder in WK<sup>2</sup> VbVG § 26 RZ 1 -6

<sup>199</sup> Siehe hierzu z.B. den Sachverhalt zum Eisenbahnunfall vom 09.11.2010 - „Verschub auf Nebenanschlussbahn“, Anhang I und Kapitel 7.9 sowie das Schreiben des VAI vom 31.05.2013 an den Verfasser dieser Studie, Anhang IV

<sup>200</sup> Siehe das Schreiben des VAI vom 31.05.2013 an den Verfasser dieser Studie, Anhang IV

<sup>201</sup> Hilf/Zeder in WK<sup>2</sup> § 11 VbVG RZ 11; Der Regress nach Schadenwiedergutmachung bleibt aber dem EBU nach den zivilrechtlichen Bestimmungen aufrecht, ist Anspruchsgrundlage des Regresses doch das zivile Schadenersatzrecht, siehe RZ 4

<sup>202</sup> Hilf/Zeder in WK<sup>2</sup> § 12 VbVG RZ 1 samt weiterem Fundstellennachweis