

Tätigkeitsbericht 2011 gab es zum 31.12.2011 47 EBU, hievon sind 21 EVU, 8 EIU und 13 integrierte EBU.

Die österreichischen EBU sind in Bezug auf Humankapital sowohl was die Qualität als auch die Quantität betrifft, grundsätzlich gut aufgestellt. Insbesondere der ÖBB-Konzern kann sich in Bezug auf Qualität und Eisenbahnsicherheit durchaus im Spitzenfeld der europäischen Staatsbahnen behaupten. Technische, organisatorische und personelle Lücken - manche durchaus bereits vor einem Unfall erkannt, aber nicht abgestellt - bestehen dennoch immer wieder, wie die Unfallsstatistiken offenbaren.

Der Kostendruck, der nicht nur von Eigentümern vorgegeben, sondern auch vom Management aufgrund von Businessplänen und auch Bonifikationsanreizen gerne erfüllt wird, beinhaltet einen sukzessiven Abbau der Sicherheit in sich.

Die Compliance-Systeme und die Sicherheitsmanagementsysteme sind kritisch zu hinterfragen dahingehend, ob und wo lediglich „window-dressing“<sup>270</sup> vorliegt.

Manche große EBU leisten sich den Luxus „eigener Unfalluntersuchungsstellen“, die nach den Beobachtungen des Verfassers dieser Studie allerdings eher „Anti-VbVG-Stellen“ sind und nicht gewährleisten, wirklich objektive Untersuchungsberichte zu liefern.

Besonderes Augenmerk ist bei allen EBU der Schnittstellenproblematik zu widmen und auch inwiefern unzulässigerweise versucht wird, Entscheidungsträgerverantwortlichkeit innerhalb des eigenen Unternehmens zu zerstreuen und außerhalb desselben abzuladen (über Konsulenten, Unternehmensberater, Sublieferanten etc).

Obwohl die Verbandsverantwortlichkeit im Eisenbahnwesen bisher zahnlos war, ist zu beobachten, dass aufgrund der doch zunehmenden VbVG-Ermittlungsverfahren seitens der EBU danach getrachtet wird, die VbVG-Verantwortung durch Zersplitterung und Auslagerung zu unterlaufen.

## 8.6 Die vida (Eisenbahnergewerkschaft)

Die Eisenbahnsicherheit war schon jeher wichtiger Teil der Gewerkschaftsarbeit, weil bei Eisenbahnunfällen in erster Linie Eisenbahnbedienstete in ihrer körperlichen Integrität geschädigt werden.

Die zuständige Teilgewerkschaft vida hat einen außerordentlich hohen Durchdringungsgrad im Verhältnis zwischen Eisenbahnbediensteten und Gewerkschaftsmitgliedern. Dies lässt sich historisch sowohl auf das arbeitsteilige Zusammenwirken im Eisenbahnwesen als auch auf die

---

<sup>270</sup> „window dressing“ steht zwar ursprünglich wertneutral für *Schaufensterdekoration*, jedoch hat es auch dort eine negative Konnotation in dem Sinne, dass etwas besser erscheinen soll, als es in der Realität ist, durchaus mit einer unredlichen, betrügerischen Absicht (Concise Oxford English Dictionary, 2002, Oxford University Press, New York)

hierarchische Gliederung zurückführen und das hierdurch entstandene Kameradschaftsdenken, welches im Gewerkschaftsbereich als Solidarität gelebt und empfunden wird.

Eine wesentliche Beschleunigung im Denken und Handeln für größere Eisenbahnsicherheit hat die vida durch den gegenwärtigen vida-Vorsitzenden Sektion Verkehr und den gegenwärtigen ÖBB-Konzernbetriebsratsvorsitzenden erfahren. Sie haben rund um sich ein kleines Team von Spezialisten aufgebaut, die sich mit dem Erkennen, der Analyse und dem Abstellen von „Systemfehlern“ beschäftigen und auch an der Unfallsbe- und -aufarbeitung teilnehmen.

Über das vida-Netzwerk können auch Kontakte zu Spezialisten, Insidern und sachverständigen Zeugen hergestellt werden.

## 8.7 Die eisenbahntechnischen Sachverständigen

Das Eisenbahnwesen ist ein „separierter Fachkosmos“, der außenstehenden, aber durchaus an der Sache interessierten Praxisanwendern wie Staatsanwälten, Richtern und Rechtsanwälten schwer ermessbar und nicht übersehbar erscheint; sowohl im Gesamten als auch im Speziellen.

Dies gilt auch für den Verfasser dieser Studie, der 1989 noch als Rechtsanwaltsanwärter erste Erfahrungen als Verteidiger in Eisenbahnunfällen gewinnen konnte. Meinte der Verfasser dieser Studie noch vor 15 Jahren bereits Experte in diesem Bereich zu sein, kann er heute angesichts der Vielzahl von gewonnenen Erfahrungen in diesem Spezialbereich nur bescheiden Sokrates zitieren „*Ich weiß, dass ich nichts weiß*“, was aber auch immerhin bereits einen bescheidenen Wissensvorsprung gegenüber anderen Rechtsanwendern darstellt.

In strafrechtlichen Eisenbahnverfahren, seien es nun Strafverfahren gegen Eisenbahnbedienstete oder Strafverfahren gegen Eisenbahnverbände, ist die Bestellung von geeigneten eisenbahntechnischen Sachverständigen (SV) ganz besonders wichtig, um Staatsanwälten, Richtern und Verteidigern zu helfen, sich im Verfahren rechtsrichtig zu bewegen.

Soweit ersichtlich ist in Verbandsverfahren gegen EBU erst drei Mal ein SV bestellt worden und zwar zu dem auch in der Evaluierungsstudie „Generalpräventive Wirksamkeit, Praxis und Anwendungsprobleme des Verbandsverantwortlichkeitsgesetzes (VbVG)“ erwähnten Eisenbahnunfall „offener Schranken“<sup>271</sup> und jüngst in den Eisenbahnunfällen „Auffahrunfall“<sup>272</sup> und „entgleister Zweiwegebagger“<sup>273</sup>.

Interessanterweise bestellte die Staatsanwaltschaft zur Beurteilung allfälliger Organisationsmängel im Fall „offener Schranken“ nicht einen eisenbahntechnischen SV sondern einen

---

<sup>271</sup> Fuchs/Kreisl/Pilgam/Stangl, 94 ff, siehe auch Kapitel 7.4

<sup>272</sup> Siehe Kapitel 7.11

<sup>273</sup> Siehe Kapitel 7.12