

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“²⁷¹ und jüngst in den Eisenbahnunfällen „Auffahrunfall“²⁷² und „entgleister Zweiwegebagger“²⁷³.

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

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

²⁷² Siehe Kapitel 7.11

²⁷³ Siehe Kapitel 7.12

Wirtschaftstreuhand, der Buchsachverständiger ist, sich aber auch hinsichtlich Sicherheits- und Risikomanagement in die SV-Liste hat eintragen lassen. Der Verfasser dieser Studie, der den Fahrdienstleiter in jenem Strafverfahren verteidigt hat, konzediert, dass jener SV nicht weniger Sachverstand mitgebracht hat als die herkömmlichen eisenbahntechnischen SV.

Hinsichtlich der in der Sachverständigenliste der Justiz²⁷⁴ eingetragenen **35 Sachverständigen unter dem Stichwort „Eisenbahn“** ist nämlich Folgendes zu beachten:

- Die Justiz hat nach wie vor nicht nachvollzogen, dass seit der EisbG Novelle 2003 und dem gleichzeitigen Inkrafttreten des SeilbahnG 2003 Seilbahnen keine Eisenbahnen mehr sind. Nach wie vor existiert aber das einheitliche Fachgebiet „Eisenbahn, Seilbahn, Unfallanalyse“.
Gleich 15 SV sind daher keine eisenbahntechnischen SV. Sie sind zwar in der Masse zugelassen für „Verkehr, Fahrzeugtechnik, Eisenbahn, Seilbahn, Unfallanalyse“ aber nur für Seilbahnen zuständig.
- Von den verbleibenden 20 Personen scheiden vier weitere SV aus:
ein SV ist nur für schweißtechnische und metallurgische Probleme an Schienen und Weichenwerkstoffen, Belangen eines lückenlos verschweißten Gleises und Oberbauschweißtechnologie zugelassen,
ein SV nur für U-Bahn-Verkehrsplanung oder U-Bahn-Bau,
ein SV nur für Gefahrgutbeförderung auf der Schiene und
ein SV nur für Schadensfeststellungen im Cargobereich (für Zivilverfahren allenfalls geeignet zur Schadensfeststellung).
- Von den verbleibenden 16 eisenbahntechnischen SV sind drei SV älter als 70 Jahre, (sie werden wegen des Mangels an qualifizierten eisenbahntechnischen SV aber dennoch nach wie vor mit Sachverständigenaufgaben betraut; bis vor kurzem waren es noch vier SV, der vierte SV- bis zum Ableben im Rübentransporter- und im Zweiwegebaggerunfall beschäftigt - ist im Juli 2013 verstorben).
- Von den verbleibenden 13 eisenbahntechnischen SV ist
ein SV nur für elektronische und elektromechanische Einrichtungen an Schienenfahrzeugen inklusive Zugsicherungseinrichtungen zugelassen,
ein SV für das Eisenbahnsicherungswesen und zwar nur für die Sicherung schienengleicher Eisenbahnkreuzungen.
- Es verbleiben somit für „herkömmliche“ Eisenbahnunfälle nur elf eisenbahntechnische SV.
Hinsichtlich vier von ihnen ist dem Verfasser dieser Studie bekannt, dass sie Eisenbahnbedienstete des ÖBB-Konzerns bzw. vom ÖBB-Konzern verliehen sind und

²⁷⁴ Siehe www.sdgliste.justiz.gv.at

daher aufgrund Befangenheit für die Masse der österreichischen Eisenbahnunfälle nicht herangezogen werden können.

Vier eisenbahntechnische SV sind zumindest gegenüber dem Verfasser dieser Studie in seiner immerhin 24-jährigen, einschlägigen Arbeit noch nie in Erscheinung getreten.

Selbstverständlich steht es frei, ausländische eisenbahntechnische Sachverständige - in erster Linie wohl deutschsprachige Experten - auch in österreichischen Gerichtsverfahren zu verwenden.