

# 9 VORSCHLÄGE FÜR EIN EFFEKTIVERES VERBANDSVERANTWORTLICHKEITSRECHT IM EISENBAHNWESEN

## 9.1 Änderungen auf der Ebene der Strafjustiz

### 9.1.1 Schulung und Spezialisierung von Staatsanwälten

Da es keine speziellen „Eisenbahn-Staatsanwälte“ gibt, hat ein Staatsanwalt – wenn überhaupt in seinem Berufsleben – statistisch – ein- bis bestenfalls zweimal nach einem Eisenbahnunfall ein Ermittlungsverfahren zu führen. Es zahlt sich somit bei der bisherigen Geschäftsverteilungspraxis aus arbeitsökonomischen Überlegungen kaum aus, sämtliche Staatsanwälte auf die Besonderheit von Eisenbahnunfällen zu schulen. Hat aber im Anlassfall ein Staatsanwalt Ermittlungen aufzunehmen, kommt eine entsprechende Schulung bereits zu spät.

Es wäre daher wünschenswert, wenn zumindest pro OLG-Sprengel die Geschäftsverteilung so geändert wird, dass ein bis zwei Staatsanwälte für Eisenbahnunfälle zuständig sind; dies selbstverständlich zusätzlich zu den sonstigen Aufgaben.

Jedenfalls wären Workshops für solche Staatsanwälte, aber auch interessierte Richter-Workshops zur Vermittlung von notwendigem „Eisenbahnwissen“ erforderlich.

### 9.1.2 Pflege des Sachverständigenpools

Die Sachverständigenliste für das Fachgebiet „Eisenbahn“ in den einzelnen landesgerichtlichen Sprengeln ist an die in Kapitel 8.7 dargestellten gesetzlichen Gegebenheiten anzupassen.

Sinnvoll wäre es, wenn auch den eisenbahntechnischen Sachverständigen die Gelegenheit gegeben wird, sich gemeinsam mit den Staatsanwälten und Richtern über die Besonderheit der Verbandsverantwortlichkeit im Eisenbahnwesen fortzubilden.

Über „Anreizprogramme“ für geeigneten Sachverständigennachwuchs wäre nachzudenken, wobei es vielleicht schon genügen könnte, dass das BMJ Vortragende, aber auch Studierende des Studiums Eisenbahninfrastrukturtechnik der Fachhochschule St. Pölten, des Instituts für Verkehrswissenschaften der TU-Wien, des Instituts für Eisenbahnwesen und Verkehrswirtschaft der

TU-Graz anregt, sich als gerichtlich beeidete Sachverständige auf dem Fachgebiet Eisenbahn zu qualifizieren.

Die Mehrzahl der Studierenden des Bachelor-Studienganges und insbesondere des Master-Studienganges „Eisenbahn-Infrastrukturtechnik“ ist bereits langjährig einschlägig im Eisenbahnwesen tätig.

### 9.1.3 Tatsächliche Einbeziehung des VAI und der Eisenbahnsicherheitsbehörde in die VbVG-Verfahren im Rahmen der derzeitigen gesetzlichen Vorgaben

Es wäre ein Fortschritt, würden die Anklagebehörden im Rahmen im Rahmen ihrer gemäß § 26 VbVG zugewiesenen Verpflichtung das VAI (im Fall der Verletzung oder auch Tötung von Arbeitnehmern) und die Eisenbahnsicherheitsbehörde von der Einleitung eines Ermittlungsverfahrens und dessen Beendigung tatsächlich verständigen.

Darüber hinaus würde es eine enorme Steigerung der Qualität jedes Ermittlungsverfahrens bewirken, wenn die Anklagebehörden von sich aus den Rat von VAI und Eisenbahnsicherheitsbehörde einholen zur Klärung, ob (Mit-)Ursache für den Eisenbahnunfall wesentliche Unterlassungen technischer, organisatorischer oder personeller Art sein könnten; ob also Verbandspflichten durch Entscheidungsträger verletzt worden sind oder nicht. Eine aktive Zusammenarbeit mit diesen beiden Behörden ist nicht nur kostenlos, sondern auch sinnvoll zur Erforschung der materiellen Wahrheit.

Interessant ist, dass das BMJ einen Erlass über die Anwendung des Unfalluntersuchungsgesetzes herausgibt<sup>275</sup>, der nicht nur Unfallsaufnahmen von Ermittlungsbehörden und Organen der SUB-Schiene koordiniert, sondern ua durchaus entgegen den Grundsätzen der Eisenbahnsicherheitsrichtlinie eine problematische Konnexität zwischen den Ermittlungsergebnissen der SUB-Schiene und der Strafjustiz herstellt.

Dort aber, wo eine Zusammenarbeit mit den Spezialbehörden des Eisenbahnwesens (VAI, Eisenbahnsicherheitsbehörde) rechtsstaatlich nicht problematisch ist, schöpft die Strafjustiz den gesetzlichen Rahmen nicht aus. Evident ist anhand des § 26 VbVG und der Gesetzesmaterialien, dass der VbVG-Gesetzgeber eine enge Zusammenarbeit zwischen Strafjustiz und den know-how liefernden Spezialbehörden wünscht.

Ermittlungsergebnisse und Sachverhaltsdarstellungen des VAI aber idR sogar zu ignorieren, Stellungnahmen unbearbeitet abzulegen und unbeantwortet zu lassen, stellen regelmäßig - ganz abgesehen von Benehmensverletzungen - auch Gesetzesverletzungen dar. Manche Anklagebehörden erfassen offenbar nicht, dass solche Eingaben des VAI idR nichts anderes als Strafanzeigen gegen EBU sind, die StPO-konform zu behandeln sind.

---

<sup>275</sup> Siehe Kapitel 3.7 und Anhang V

### 9.1.4 Gesetzliche Verankerung des VAI als Organpartei

Um nicht den Umfang der Mitarbeit der beiden Spezialbehörden (VAI, Eisenbahnsicherheitsbehörde) von der Kenntnis und dem Engagement des einzelnen Staatsanwaltes abhängig zu machen, wäre es wünschenswert, dem VAI die Stellung einer Organpartei einzuräumen, wie dies in den §§ 11 und 12 Arbeitsinspektionsgesetz für Verwaltungsstrafverfahren bereits jetzt gesetzlich vorgesehen ist. In Österreich sind Organparteien nicht nur in Verwaltungsverfahren tätig. Beispielsweise genießt auch die Bundeswettbewerbsbehörde in kartellgerichtlichen Verfahren die gesetzliche Stellung einer Organpartei.

Im Verwaltungsstrafverfahren ist bei Übertretung von Arbeitnehmerschutzvorschriften das zuständige Arbeitsinspektorat Partei. Gelangt die Verwaltungsstrafbehörde im Verfahren zu der Ansicht, dass das Strafverfahren einzustellen oder eine niedrigere Strafe zu verhängen ist als vom Arbeitsinspektorat beantragt, so hat sie vor Erlassung des Bescheides oder einer Strafverfügung dem Arbeitsinspektorat Gelegenheit zur Stellungnahme zu geben. Dem Arbeitsinspektorat steht auch das Recht der Berufung zu. Gemäß § 12 Abs. 2 Arbeitsinspektionsgesetz ist das Arbeitsinspektorat zu mündlichen Verhandlungen zu laden und sind ihm die zur Beurteilung der Sachlage notwendigen Unterlagen mindestens zwei Wochen vor dem Verhandlungstag zu übersenden.

Im Rahmen einer Gesetzesnovelle könnten dem VAI ähnliche Rechte (mit Ausnahme des Berufungsrechtes) auch für gerichtliche Strafverfahren eingeräumt werden.

### 9.1.5 Abschaffung der Deckelung der Tagessatzhöhe

Gemäß § 4 Abs 4 VbVG ist der Tagessatz mit einem Betrag festzusetzen, der dem 360. Teil des Jahresertrages entspricht oder diesen um höchstens ein Drittel über- oder untersteigt, höchstens jedoch mit EUR 10.000,00.

Auch wenn noch kein einziger Verband in Österreich von einem Gericht rechtskräftig zu einer Geldbuße verurteilt worden ist, empfiehlt sich aus Abschreckungsgründen die Abschaffung der Tagessatzdeckelung.

Zeder<sup>276</sup> bezweifelt zu Recht, ob angesichts dieser Deckelung die Sanktionsdrohung für sich genommen auf große und wirtschaftlich starke Wirtschaftsunternehmen hinreichend abschreckende Wirkung hat.

---

<sup>276</sup> Zeder, Das österreichische Unternehmensstrafrecht (VbVG) - Konzept und erste Erfahrungen, AnwBl 2013, 415 (417)