

# 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