

Die Bundesrepublik Deutschland hat diese Schritte bereits 1994 vollzogen. Das dortige Eisenbahn-Bundesamt ist die Genehmigungs- und Aufsichtsbehörde für die Eisenbahnen des Bundes und die EVU mit Sitz im Ausland für das Gebiet der Bundesrepublik Deutschland. Gleichzeitig ist das Eisenbahn-Bundesamt auch die nationale Sicherheitsbehörde. Das Eisenbahn-Bundesamt überwacht darüber hinaus die Nichtbundeseigenen Eisenbahnen, die einer Sicherheitsbescheinigung oder einer Sicherheitsgenehmigung bedürfen.

Das Eisenbahn-Bundesamt ist eine selbstständige deutsche Bundesoberbehörde im Bereich der Bundesverkehrsverwaltung und unterliegt der Aufsicht und den Weisungen des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung.

Nichtbundeseigene öffentliche Eisenbahnen und nichtöffentlich betriebene Bahnen unterliegen der Aufsicht der Bundesländer. Diese haben aber die Möglichkeit, die Aufsicht zur Gänze an das Eisenbahn-Bundesamt zu übertragen. Bisher haben 11 Bundesländer, mit Ausnahme von Hessen, Niedersachsen, Berlin, Bremen und Hamburg dies so geregelt.²⁷⁸

Die Schaffung eines Eisenbahn-Bundesamtes für sämtliche in der Republik Österreich tätigen EBU mit der Zentralstelle in Wien, uU mit einer Außenstelle im Raum Tirol/Vorarlberg und einer weiteren im Raum Steiermark/Kärnten, ähnlich dem deutschen Vorbild, wäre ein gelungener Beitrag zum Dauerthema „Verwaltungsreform“.

Ein solches Eisenbahn-Bundesamt käme billiger in der Erhaltung als die Beibehaltung der derzeit mehr als 130 Eisenbahnbehörden und kann aufgrund der Spezialisierung seiner Bediensteten ein echtes Kompetenzzentrum auf dem Gebiet der Vollziehung des Eisenbahnrechtes sein.

Es gäbe nach der Implementierung des Eisenbahn-Bundesamtes nur noch zwei Eisenbahnbehörden, nämlich das Eisenbahn-Bundesamt und die derzeitige Oberste Eisenbahnbaubehörde.

Die Verwaltungsverfahren wären zweigliedrig. In zweiter Instanz entscheidet das Bundesverwaltungsgericht. Der weitere Rechtszug an die Gerichtshöfe des öffentlichen Rechts bleibt gewahrt.

9.2.5 Verbandsverantwortlichkeitsverfahren auch auf Verwaltungsstrafebene

Grundsätzlich zu überdenken ist auch die bisherige Praxis der Verwaltungsstrafverfahren im Eisenbahnwesen. Diese Verwaltungsstrafverfahren werden aufgrund der Sachkundigkeit der beteiligten Eisenbahnbehörde(n) und des VAI idR mit größerem Aufwand (und dementsprechender Akribie) betrieben als die VbVG-Ermittlungsverfahren gegen Eisenbahnverbände.

²⁷⁸ Siehe hierzu Homepage des Eisenbahn-Bundesamtes und wikipedia

Da aber in den Verwaltungsstrafverfahren nicht der Eisenbahnverband belangt werden kann, sondern nur die verwaltungsstrafrechtlich namhaft gemachte natürliche Person (der verantwortliche Beauftragte des § 9 VStG bzw auch die verantwortlichen Beauftragten gemäß ASchG), wirken aus der „Portokasse“ des Eisenbahnverbandes dem Beauftragten refundierte Geldstrafen weder spezial- noch generalpräventiv.

In der Bundesrepublik Deutschland ist die Verbandsverantwortlichkeit nicht nur für gerichtlich strafbare Handlungen gesetzlich vorgesehen, sondern gemäß § 130 des Gesetzes über Ordnungswidrigkeiten generell für sämtliche Zuwiderhandlungen gegen Verbandspflichten, die durch gehörige Aufsicht verhindert oder wesentlich erschwert worden wären. Eine Ordnungswidrigkeit kann gegen einen Verband mit einer Geldbuße bis zu EUR 1.000.000,00 geahndet werden.

Eine solche(s) Gesetz(esnovelle) unter Anlehnung an das deutsche Vorbild wäre deshalb wichtig, weil strafgerichtlich zu ahndende Eisenbahnunfälle nur die Spitze des Eisberges von Systemfehlern darstellen.

Rechtsdogmatische Gründe gegen eine solche gesetzliche Änderung liegen nicht vor. So ist doch mit dem Abgabenänderungsgesetz 2005 zeitgleich mit dem Inkrafttreten des VbVG die Verbandsverantwortlichkeit auch in Finanzstrafverfahren implementiert worden, die auf Verwaltungsebene abgehandelt werden (siehe §§ 1 und 28a Finanzstrafgesetz).

Solange nicht der sprichwörtlich letzte Tropfen in Form des menschlichen Fehlers eines Eisenbahnbediensteten dazukommt, führt das bereits randvoll mit Systemfehlern angefüllte Fass nicht zum Unfall. Nur der letzte Tropfen (idR der „Faktor Mensch“ iS des ASchG) bringt das Fass zum Überlaufen und der Unfall ereignet sich. Gäbe es Verbandsverfahren auch auf Verwaltungsstrafebene, würden die Eisenbahnverbände mit einem Schlag ihr Problembewusstsein in Hinblick auf Systemfehler radikal schärfen.

Dies hätte eine Risikomanagementoffensive und ein wirklich mit Leben erfülltes Sicherheitsmanagementsystem abseits jeglichem „window-dressing“ zur Folge.