

freigesprochen. Die II. Instanz bestätigte betreffend den Disponenten den Schuldspruch der I. Instanz.

Das gegen das EIU nach dem Freispruch des Notfalleiters eingeleitete VbVG-Ermittlungsverfahren wurde eingestellt.

Dieser Unfall war Gegenstand der Anfragebeantwortungen vom 29.05.2009 (Kapitel 5.2 und 5.3) und vom 17.11.2009 (Kapitel 5.4).

### 7.1.1 Der Sachverhalt zur Mitarbeitertat

In den frühen Morgenstunden des Unfalltages überquerte ein junger Mann – offenbar um seinen Heimweg zu verkürzen – ein Bahngleis. Hierbei ist er von einem Triebfahrzeug tödlich erfasst worden.

Stunden später waren mehrere Polizisten und Leichenbestatter an Ort und Stelle, um die verstreuten Leichenteile zu bergen. Derselbe Triebfahrzeugführer, der mit seinem Zug schon in den frühen Morgenstunden den jungen Mann tödlich erfasst hatte, fuhr nun in die auf dem Gleis befindlichen Polizisten und Leichenbestatter. Zwei Polizisten und ein Leichenbestatter starben.

Über den Einsatz der Polizei ist der Notfalleiter, der mehr als 100 km entfernt in Innsbruck seinen Dienst versah, zwar verständigt worden. Er hatte von den Polizisten aber nur eine ungefähre Positionsbeschreibung erhalten, wo sich diese gerade befinden („beim langen Stein“), mit welcher Positionsbeschreibung der Notfalleiter trotz Nachfrage nichts anfangen konnte. Die Polizisten waren nicht in der Lage, den Gleiskilometer bekannt zu geben. Sie waren nämlich nicht geschult in der richtigen Entzifferung von auf der Strecke befindlichen Gleiskilometerangaben. Über weiteres Befragen des Notfalleiters, ob die Personengruppe eine Gleissperre benötige, erklärte der zuständige, das Funkgespräch führende Polizist außerdem, nein, das sei nicht notwendig. Man werde nur „*am Gleis luaga*“ (luaga= schauen: Sowohl der Notfalleiter, als auch der Polizist – beide Vorarlberger – sprachen Vorarlberger Dialekt.)

Der Notfalleiter verstand diese Aussage so, dass die Polizisten und die Leichenbestatter das Gleis nicht betreten werden und außerdem hatte der Notfalleiter nur die Information, dass Leichenteile neben dem Gleis liegen, aber nicht auch auf dem Gleis. Tatsächlich betraten aber drei Polizisten und zwei Leichenbestatter das Gleis.

Obwohl der Polizist dem Notfalleiter sagte, eine Gleissperre sei nicht nötig, veranlasste der Notfalleiter vorsichtshalber beim im Nebenraum sitzenden Disponenten eine Geschwindigkeitsbeschränkung von 30 km/h. Der Disponent notierte sich dies handschriftlich, vergaß aber dies dem zuständigen Fahrdienstleiter anzuordnen. Der Disponent hätte auch die direkte Sprechverbindung zu den betroffenen Triebfahrzeugführern gehabt, um selbst die Geschwindigkeitsbeschränkung anzuordnen.

Zumal die Gruppe aus Polizisten und Leichenbestattern mit dem Rücken in Richtung des anfahrenen Zuges standen, erkannten die Personen die drohende Gefahr nicht und da sich der Unfall noch dazu in einem die Sicht einschränkenden Gleisbogen ereignete, konnte der eine Geschwindigkeit von ca. 80 km/h einhaltende Triebfahrzeugführer die auf dem Gleis befindlichen Personen auch nicht mehr rechtzeitig durch Betätigung des Makrofones warnen oder gar seinen Zug kollisionsfrei zum Stillstand bringen. Er erfasste jene Menschen tödlich, die zu diesem Zeitpunkt im Gleisraum standen.

Bei Einhaltung einer Geschwindigkeit von 30 km/h wäre der Unfall vermieden worden.

## 7.1.2 Die verbandsrechtliche Dimension

- Das Notfalleitersystem war zum Unfallszeitpunkt erst in einer Erprobungsphase. Es gab zwar ein Handbuch und Checklisten, aber keine behördlich genehmigte Dienstvorschrift. Dennoch erfolgte bereits der Dienstbetrieb nach dieser nicht von der Eisenbahnbehörde genehmigten – und teilweise, siehe gleich unten, mangelhaften – Vorschrift.
- Die „offizielle“ Idee des Notfalleitersystems war, die Fahrdienstleiter und Disponenten von administrativen Arbeiten in Notfällen zu entlasten, diese den Notfalleitern zu übertragen und für die Einsatzorganisationen pro Region (hier Vorarlberg, Tirol und ein Teil von Salzburg) einen einzigen Ansprechpartner zu schaffen.  
Die „inoffizielle“ Idee war es, hierdurch eine Reihe von Fahrdienstleitern einzusparen und nur noch wenige, sogenannte Flächenfahrdienstleiter in der Region Tirol und Vorarlberg einzusetzen. Dadurch war es notwendig, vom EIU im Handbuch aber nicht vorgesehen, dass im Notfall der Notfalleiter nicht nur administrative, sondern auch gleichzeitig operative Tätigkeiten wahrnimmt; mit der Gefahr der Überforderung.
- Es gab gemäß Notfalleiterhandbuch keine Verpflichtung für den Notfalleiter zu überprüfen, ob Einsatzkräfte das Gleis betreten und auch keine Verpflichtung für den Fall des Betretens der Gleise eine Gleissperre zu verfügen. Ein solcher Fall war seitens der Handbuchersteller schlicht nicht bedacht worden.
- Zum Zeitpunkt des Unfalles gab es keine interne Vorschrift des EIU, das Gleis zu sperren, wenn Personen das Gleis betreten. Ganz im Gegenteil, gemäß § 86 der Betriebsvorschrift V3 durfte eine Gleissperre nur verfügt werden bei außergewöhnlichen Ereignissen (das Betreten von Gleisen war nicht als außergewöhnliches Ereignis definiert, sondern im Wesentlichen nur Schäden an der Eisenbahninfrastruktur).
- Das EIU hatte bis zum Unfall für die Einsatzorganisationen (Polizei, Bundesheer, Feuerwehr, Rettung) keine Richtlinien erlassen oder Schulungen durchgeführt für das richtige Verhalten und Vorgehen der Mitglieder, wenn diese einen Einsatz im Gleisbereich haben.