

dieser Fall die Komplexität strafrechtlicher Verfahren gegen einen großen und auch konfliktfähigen Verband repräsentativ darstelle.

Der vom Verfasser dieser Studie verteidigte Triebfahrzeugführer wurde wegen des Vergehens der fahrlässigen Tötung und der fahrlässigen Körperverletzung unter besonders gefährlichen Verhältnissen (§ 81 Abs. 1 Z. 1 StGB und § 88 Abs. 1 und 4 2. DF StGB) angeklagt und ist auch anklagegemäß rechtskräftig verurteilt worden (Freiheitsstrafe von acht Monaten bedingt nachgesehen und Geldstrafe von 240 Tagessätzen).

Eine Anregung an die Generalprokuratur zur Erhebung einer Nichtigkeitsbeschwerde zur Wahrung des Gesetzes auf rechtsrichtige Verurteilung lediglich wegen fahrlässiger Tötung und fahrlässiger schwerer Körperverletzung (§ 80 StGB und § 88 Abs. 1 und 4 1. DF StGB) blieb erfolglos.

Das gegen das EIU eingeleitete Verbandsverfahren wurde einige Monate nach rechtskräftiger Verurteilung des Triebfahrzeugführer in II. Instanz (OLG A) durch das OLG A eingestellt.

Dieser Eisenbahnunfall war Gegenstand der Anfragebeantwortungen vom 29.05.2009 (Kapitel 5.2 und 5.3).

## 7.2.1 Der Sachverhalt zur Mitarbeitertat

Schwere Gewitter hatten im Raum G in Folge Blitzschlages mehrere Eisenbahnschrankenanlagen gestört. Eine dieser Eisenbahnschrankenanlagen an der Eisenbahnkreuzung (EK) in G war zum Unfallszeitpunkt bereits 13 Stunden lang ausgefallen in der Form, dass die Straßenverkehrsteilnehmer aufgrund auch bei Herannahen eines Zuges geöffneter Schrankenanlage und Nichtausstrahlen von Rotlicht berechtigterweise davon ausgehen durften, dass sich kein Zug während des Übersetzens der EK nähert.

Dem Triebfahrzeugführer wurde zu Dienstbeginn ein sogenannter Vorsichtsbefehl mitgegeben. Dieser Vorsichtsbefehl warnte ihn über die seit Stunden ausgefallene Eisenbahnschrankenanlage in G und wies ihn an, rechtzeitig vor dieser EK stehenzubleiben und selbige erst nach Betätigung des Makrofons so zu überfahren, dass Straßenverkehrsteilnehmer nicht gefährdet werden.

Der Triebfahrzeugführer erinnerte sich beim ersten Befahren der EK G an den Vorsichtsbefehl. Als er ca. vier Stunden später aber im Zuge seiner Schichttour dieselbe Strecke zurückfuhr, hatte er auf diesen Vorsichtsbefehl vergessen, der die gesamte Dienstschichtzeit neben anderen Unterlagen wie Buchfahrplan etc. grundsätzlich vor ihm jederzeit zur Einsicht bereitlag.

## 7.2.2 Die verbandsrechtliche Dimension

- Das EIU hatte in den 13 Stunden des Ausfalles der automatischen Schrankenanlage keine Zeit gefunden, um Mitarbeiter zur EK G zu entsenden.  
Daher wurde an der EK G weder ein Stoppschild angebracht und das nicht funktionsfähige