

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

Rotlicht verhüllt, noch war an dieser belebten EK ein Posten zur Warnung der Straßenverkehrsteilnehmer eingesetzt.

- Auf die EK bestand aus Sicht des Triebfahrzeugführers nur eine Sicht von wenigen Metern. Der Sichtraum war mit Stauden und Büschen über Monate bzw auch Jahre vollkommen zugewachsen.
- Das EIU verantwortete sich im Verbandsverfahren ua erfolgreich damit, dass es zu wenig Personal gegeben habe, um zur EK G zu fahren.
Schon im Strafverfahren des Triebfahrzeugführer sagte der ebenfalls mitangeklagte, aber durchaus rechtsrichtig freigesprochene Fahrdienstleiter, dass jedenfalls er in dieser konkreten Situation niemand zur Hand gehabt hätte, der zur gestörten EK hätte fahren können. Diesbezüglich verfügbare Eisenbahnbedienstete seien seitens des EIU vor Jahren eingespart worden.

Die Verbandspflichtverletzungen

1. Gemäß den seinerzeitigen Bestimmungen zu **§ 14 EKVO**, eines diesbezüglichen **BMVIT-Erlasses** sowie eines speziellen Maßnahmenblattes (**Dienstanweisung**), wie im Fall von Störungen von Eisenbahnschrankenanlagen vorzugehen ist, sorgte das EIU nicht dafür, die Straßenverkehrsteilnehmer an der EK G „**unverzüglich**“ – wie im Maßnahmenblatt beschrieben – durch Anbringung eines Stoppschildes und Verhüllung des nicht funktionsfähigen Rotlichtes bzw. noch besser – wie ebenfalls im Maßnahmenblatt vorgesehen – durch Aufstellung von Warnposten zu **warnen**.

In der Anfragebeantwortung vom 29.05.2009 – siehe Kapitel 5.3 – definierte die Bundesministerin für Verkehr Innovation Technologie den Begriff „unverzüglich“, dass in Folge dieses strafgegenständlichen Unfalles nun die Sicherungsmaßnahmen an Ort und Stelle längstens nach zwei Stunden wirksam sein müssen.

In der EKVO und auch im Maßnahmenblatt war der Begriff „unverzüglich“ nicht näher erklärt; detto nicht in dem zum Unfallszeitpunkt geltenden Durchführungserlass des BMVIT zu § 14 EKVO, wonach Störungen „*umgehend*“ zu beheben sind.

Einigkeit sollte bestehen, dass von Unverzüglichkeit jedenfalls nicht mehr gesprochen werden kann, wenn 13 Stunden lang die ausgefallene Eisenbahnschrankenanlage nicht entsprechend abgesichert wird.

Bei richtigem Verständnis des § 14 Abs 1 EKVO ist die dort vorgesehene Maßnahme (anhalten – pfeifen – weiterfahren) nur als Sofortmaßnahme erlaubt, bis Maßnahmen gemäß Abs 2 (Überdecken des Verkehrszeichens „Bahnübergang mit Schranken“) oder Abs 3 (Warnposten) getroffen worden sind, wobei bei Straßen mit größerer Verkehrsfrequenz lediglich Maßnahmen nach Abs 3 erlaubt sind.

Kuntner hielt als literarische Nachlese zu diesem Unfall fest:²⁰⁷

„ Die Festlegung der Maßnahmen gemäß § 14 Abs 1 oder § 15 Abs 1 EKVO als alleinige Sicherungsmaßnahme ist daher nicht zulässig und widerspricht den Bestimmungen der EKVO.“

Die Sofortmaßnahme gemäß § 14 Abs 1 EKVO ist – wie hier geschehen – als Dauermaßnahme unzulässig.

Insofern liegen Verbandspflichtverletzungen wegen Verstoßes gegen § 14 EKVO in der seinerzeitigen Fassung, einen Erlass des BMVIT und eine Dienstanweisung vor.

2. Die Verantwortung des EIU, es gebe zu wenig Personal, um gestörte EK für Straßenverkehrsteilnehmer als solche ersichtlich zu machen, ist ein unfreiwilliges Tatsachengeständnis, das das OLG A nicht als solches erkannte.

Gemäß **§ 5 Abs 1 EisbVO** und **§ 36 Abs 3 EisbBBV** hat das EBU seine Betriebsbediensteten in der für einen sicheren und ordnungsgemäßen Betrieb erforderlichen Anzahl einzusetzen. Wenn ein EBU zugibt, **zuwenig Personal** eingestellt zu haben um eine Verordnung einhalten zu können (§ 14 EKVO), einen Erlass des BMVIT und darüber hinaus eine eigene Dienstanweisung, liegt eine Verbandspflichtverletzung vor.

3. Außerdem war entgegen **§ 7 Abs 4 EKVO** in der seinerzeitigen Fassung der notwendige **Sichtraum** nicht freigehalten. Auf die EK bestand für den Triebfahrzeugführer nur eine Sicht von wenigen Metern.

Der Sichtraum dient aber auch dazu, dass der Triebfahrzeugführer die Geschwindigkeit zumindest bis zur EK wesentlich reduzieren kann mit damit geringeren Unfallsfolgen und zumindest durch rechtzeitiges Betätigen des Makrofons die Straßenverkehrsteilnehmer auf das herannahende Schienenfahrzeug aufmerksam zu machen.

Der Sichtraum dient aber auch dazu, dass Straßenverkehrsteilnehmer zumindest so frühzeitig Sicht auf ein Schienenfahrzeug haben, dass sie dann nicht die EK überqueren. Insofern liegt hier ebenfalls eine weitere, sicherheitsrelevante Verbandspflichtverletzung vor.

4. **Schutzmaßnahmen** müssen außerdem so weit wie möglich auch bei menschlichem Fehlverhalten wirksam sein (§ 4 Abs 3 ASchG). Dagegen hat das EIU verstoßen, ebenso hat es nicht die Grundsätze der Gefahrenverhütung beachtet; dass nämlich der „**Faktor Mensch**“ zu berücksichtigen ist (§ 7 Z 4 ASchG).

Der vom Arbeitnehmerschutzrecht vorgegebenen Risikoreduzierung ist das EIU nicht durch entsprechende organisatorische Maßnahmen nachgekommen.

²⁰⁷ *Kuntner*, Zeitschrift „Sicherheit zuerst“ 2/08

Risikoerhöhung durch Sorgfaltspflichtverletzung eines Entscheidungsträgers

Der Verstoß gegen das ASchG, die EisbVO, die EisbBBV, die EKVO, einen Erlass des BMVIT und eine unternehmensinterne Dienstanweisung als Ausfluss der Leitungspflichtverletzung sind evident.

Die Verantwortung des EIU, es habe sich wegen Mitarbeitermangels nicht rechtskonform verhalten können, ist nicht geeignet, der Verbandsverantwortung zu entgehen. Hier liegen wesentliche Unterlassungen personeller und organisatorischer, aber auch rechtlicher Natur (§ 5 Abs 1 EisbBVO und § 36 Abs 3 EisbBBV) vor in Form von Leitungspflicht- und allenfalls Aufsichtspflichtverletzungen vor.

Personaleinsparungen dürfen nicht zu Lasten der Sicherheit erfolgen und können Ordnungsverstöße und Verstöße gegen eigene unternehmensinterne Anweisungen niemals rechtfertigen.

Die Entscheidungsträgerebene hat ausreichende Ressourcen personeller und technischer Art bereitzustellen und sie hat dies – wohlgerne für das gesamte Unternehmen - im Bereich der Eisenbahnkreuzungen durch über Jahre erfolgte, bewusste Einsparungen nicht getan.

Diese Unterlassungen und Rechtsverstöße auf Seite des EIU haben die Unfallwahrscheinlichkeit begünstigt oder wesentlich erleichtert. Ja sogar darüber hinaus: Der Unfall wäre sogar unterblieben, hätte das EIU durch seine Entscheidungsträger rechtskonform gehandelt. Hätte das EIU rechtskonform gehandelt, wäre der Triebfahrzeugführer nämlich 13 Stunden nach dem Ausfall der Schrankenanlage über eine durch Warnposten oder zumindest die Störung anzeigende und somit gesicherte EK gefahren.

Anlass des Unfalles war zweifellos, dass der Triebfahrzeugführer den V-Befehl vergessen hatte. Ursache des Unfalles waren aber mangelhafte organisatorische Rahmenbedingungen in Form von Verstößen gegen (im Wesentlichen) die EKVO und ihren diesbezüglichen Erlass sowie das Maßnahmenblatt, das ASchG, die EisbVO, EisbBVO und EisbBBV.

Die Begründung des OLG zur Einstellung des Verbandsverfahrens

Die Staatsanwaltschaft K leitete Ermittlungen ein gegen das EIU und vier ranghöhere EIU-Bedienstete und zwar nach denselben Tatbeständen, zu welchen der Triebfahrzeugführer verurteilt worden ist. Das LG K stellte das Strafverfahren aber ein, wogegen die StA K Beschwerde erhob.

Das OLG A gab in seinem Beschluss vom 09.04.2009 zu 17 Bs 27/09 h der Beschwerde der Staatsanwaltschaft keine Folge.

Das OLG A zitiert in seiner Begründung zwar sogar den seinerzeitigen § 14 EKVO in vollem Wortlaut mit dessen Kernaussage, dass das EBU unverzüglich nach Erhalt der Meldung über die Störung einer Schrankenanlage entsprechende Maßnahmen – wie oben dargestellt – zu treffen habe.

Bis zum Treffen dieser Maßnahmen haben aber eben Schienenfahrzeuge vor der EK anzuhalten und die Fahrt erst nach Abgabe von akustischen Signalen fortzusetzen. Auch nach den getroffenen Maßnahmen dürfen sich Schienenfahrzeuge demgemäß nur mit 50 km/h (bloße Überdeckung) oder mit 80 km/h (Überdeckung und präsenste Warnposten) nur mit 80 km/h der gestörten Eisenbahnschrankenanlage annähern.

Das OLG A erwähnt auch den Durchführungserlass zu § 14 EKVO wonach Störungen „umgehend“ zu beheben sind. Auf Seite 168 jenes Durchführungserlasses werde aber auch für „Außerbetriebsetzungen“ (Umbau bzw. Instandhaltungsarbeiten), sofern sie eine Dauer von 24 Stunden nicht übersteigen, normiert, dass diese wie eine Störung zu behandeln und diesfalls Maßnahmen gemäß § 14 Abs. 1 zulässig sind.

Das OLG A wörtlich: *„Aus diesen Bestimmungen ist abzuleiten, dass es sich bei der sofort zu ergreifenden Maßnahme nach § 14 Abs. 1 EKVO – also Erteilung eines V-Befehls, Anhalten des Zuges vor der Eisenbahnkreuzung, Abgabe eines akustischen Signals, erst danach Weiterfahrt und unverzüglichen Verlassen des Kreuzungsbereiches – um die sicherste aller möglichen Maßnahmen handelt, hat doch jeder Zug, von dem schon infolge der großen Masse zweifelsfrei die größte Gefahr ausgeht, anzuhalten und seine Fahrt erst nach akustischer Warnung und Beobachtung des Kreuzungsbereiches fortzusetzen.*

Die Absätze 2 und 3 stellen hingegen Maßnahmen dar, die nicht der Erhöhung der Sicherheit dienen, sondern die Maßnahmen nach Abs. 1 – bei möglicher Aufrechterhaltung gleicher Sicherheitskriterien – ablösen dürfen, um die Schnelligkeit und Flüssigkeit des Bahnverkehrs zumindest in eingeschränktem Ausmaß wieder herzustellen. Zweifelsfrei ist der Zweck der Bestimmungen der Absätze 2 und 3 nicht darin zu erblicken, für grob fahrlässiges Verhalten von Verkehrsteilnehmern vorzusorgen. ... Zu berücksichtigen bleibt auch noch, dass grundsätzlich allfälliges menschliches (vor allem grob fahrlässiges) Fehlverhalten, sei es ein solches des Lokführers, des Bewachungsorganes oder des Straßenverkehrsteilnehmers, bei Entscheidungen, welche Maßnahmen bei derartigen Störungen geboten sind, jedenfalls unberücksichtigt zu bleiben hat, kann doch grundsätzlich entsprechend dem im öffentlichen Verkehr herrschenden Vertrauensgrundsatz davon ausgegangen werden, dass alle Verkehrsteilnehmer die entsprechenden Vorschriften einhalten. Insbesondere – wie vorliegend – grob fahrlässige Vorschriftenverstöße haben bei der Normenauslegung außer Betracht zu bleiben ... Im Übrigen wird durch das rechtswidrige und grob fahrlässige Verhalten des Triebwagenführers F, der hierfür ja bereits strafrechtlich zur Verantwortung gezogen wurde, der Risikozusammenhang unterbrochen, dass auch aus diesen Gründen eine objektive Zurechnung des Erfolgseintritts nicht möglich ist.“

Das OLG A hat sich mit den Grundsätzen des Verbandsverantwortlichkeitsrechts schlicht nicht befasst. Ein Kommentar zu den Rechtsausführungen des OLG A erübrigt sich durch Verweis auf die vier einzelnen oben ausführlich dargestellten Verbandspflichtverletzungen und die dargestellte Risikoerhöhung durch Sorgfaltspflichtverletzung eines Entscheidungsträgers.

Die rechtliche Beurteilung, hier sei es zu einer Unterbrechung des Risikozusammenhanges gekommen, sodass das Verhalten/die allfälligen Unterlassungen des EIU jedenfalls straflos sei, ist bestürzend. Hervorzuheben ist lediglich, dass abgesehen von der „mutigen“ Interpretation des seinerzeitigen § 14 EKVO, des diesbezüglichen Durchführungserlasses und des gar nicht gewürdigten Maßnahmenblattes (Dienstanweisung) das OLG A in seiner Entscheidung den „Faktor Mensch“ im Sinne § 7 ASchG und die diesbezügliche Koordinationsverpflichtung des Arbeitsgebers, alle Maßnahmen zu setzen, um die Gefährdung des „Faktors Mensch“ hintanzuhalten, vollkommen unberücksichtigt lässt.

Der befragte Staatsanwalt N.N. führt gegenüber den dortigen Studienautoren aus: *„Der Lokführer, der den Unfall verursacht hat, ist unmittelbar zur Verantwortung gezogen worden. Dann ist die Frage aufgetreten, ob ein Strukturverschulden bei der ÖBB vorliegt – im Hinblick auf Sofortmaßnahmen, wenn ein Anlagenteil nicht funktionstüchtig ist. Die Frage ist aber aufgrund der Auslegung von Verkehrsnormen durch das OLG schon im Beschwerdeverfahren eingestellt worden, weil das OLG eine andere Auslegung als die StA vertreten hat. Dann sind wir gar nicht zur Frage eines Organisationsverschuldens gekommen.“*

Dieser Fall ist aber auch deshalb repräsentativ für Eisenbahnunfälle, weil er aufzeigt, wie nachsichtig EBU aufgrund unrichtig gelöster Rechtsfragen behandelt werden und wie unnachgiebig die vom Unfall betroffenen Eisenbahnbediensteten.

Der Berufung des Triebfahrzeugführer, ihn rechtsrichtig „nur“ wegen des Vergehens der bloßen fahrlässigen Körperverletzung und fahrlässigen Tötung zu verurteilen bzw. zumindest das Ausmaß der verhängten Strafe (Freiheitsstrafe von acht Monaten bedingt nachgesehen und Geldstrafe von 240 Tagessätzen) schuldgemäß herabzusetzen und jedenfalls eine bedingt nachgesehene Freiheitsstrafe im Ausmaß von nicht mehr als drei Monaten zu verhängen, wurde keine Folge gegeben.

Das OLG A führte in seinem Urteil vom 15.12.2008 zu 19 Bs 250/08 Folgendes aus:

Eine besondere Gefährlichkeit liege hier tatsächlich vor, der sich auch durchaus aus einem einzigen Umstand und nicht notwendigerweise aus der Häufung mehrerer unfallträchtiger Faktoren ergeben könne. *„Die im Anlassfall risikoerhöhenden und risikovermindernden Faktoren sind in umfassender Wertung des Einzelfalles abzuwägen. Keine Einbeziehung finden allerdings spekulative Erwägungen mit anderen, vom Verhalten des Tatverdächtigen unabhängigen Geschehensabläufen, selbst wenn solche einen Verschuldensvorwurf gegen andere Personen begründen könnten ... Die Argumentation mit dem Mitverschulden der ..AG (Anmerkung des EIU) mit einer Nichteinhaltung der Arbeitnehmerschutzbestimmungen und mit den Vorschriften nach § 14 Abs. 2, Abs. 3 EKVO bei weitergehenden Sicherheitsvorkehrungen sowie mit dem Versagen der Aufsicht durch die Eisenbahnbehörde greift somit zu kurz ... Aus der konzediten, mit erheblicher Geschwindigkeit (40 km/h) vorgenommenen Einfahrt des vom Angeklagten gelenkten Zuges in die ungesicherte (und für den querenden Kfz-Verkehr schwer einsehbare) Eisenbahnkreuzung ergibt sich nach Lage des*

Falles eine besondere Gefahrenträchtigkeit im Sinne des § 81 Abs. 1 Z. 1 StGB, weil das beschriebene Verhalten des Triebwagenführers mit außergewöhnlich hoher Wahrscheinlichkeit erwarten ließ, dass ein anderer Mensch getötet oder zumindest schwer verletzt wird.“

Dass für den Tatbestand der besonders gefährlichen Verhältnisse eine auffallende Sorglosigkeit verlangt werde, sei aus dem Gesetz nicht abzuleiten. Ob dem Angeklagten die Gefährlichkeit seines schlichten Vergessens im Moment der Tat bewusst war, könne dahinstehen, waren ihm doch die konkreten Umstände in ihrer gefahrensteigenden Bedeutung jedenfalls erkennbar.

Der Rechtsmittelwerber missverstehe auch *Burgstaller* in WK² § 81 Rz 21, der hervorhebt, dass sich bei der Anwendung auf Fallgestaltungen außerhalb des Straßenverkehrs eine spezielle Problematik für berufliches Handeln mit besonderer Gefahreneignetheit ergibt und eine unkritische Übertragung allgemeiner Risikostandards dazu führen würde, dass das Fehlverhalten eines Beschuldigten dann nie dem Grundfall des jeweiligen Fahrlässigkeitsdelikts, sondern immer gleich dem in der Rede stehenden Qualifikationsfall unterstellt werden müsste. Der Rechtsmittelwerber übersehe nämlich, dass die Gefährlichkeit des vorliegenden Sorgfaltsverstoßes „*wie sonst bei normwidrigem Lenken von Eisenbahnzügen*“ denkbare Gefährlichkeiten (man denke etwa an geringe Geschwindigkeitsüberschreitungen) erheblich übersteige.

Auch die Berufung wegen Strafe war erfolglos. Das OLG A bemüht zur Begründung geradezu klassenkämpferische, aber nicht strafrechtliche Argumente.

Die besondere Verantwortung des Triebfahrzeugführers erhöhe „*den Schuldgehalt eines Vorwurfes aus pflichtwidriger Ausübung dieser Tätigkeit, die ja andererseits gerade wegen der großen Belastung diesem Arbeitnehmer auch Vorteile gegenüber anderen Erwerbstätigen bringt*“ (??!).

7.3 Unfall vom 26.07.2007 - „ZAML-Irrtum“

Dieser Eisenbahnunfall ist insbesondere deshalb interessant, weil der ermittelte Sachverhalt aufgrund des fehlenden Einblicks in das Eisenbahnwesen und der dadurch unterbliebenen Fragestellungen gar nicht erkennen lässt, dass hier eine bedeutende verbandsrechtliche Dimension vorlag.

Der vom Verfasser dieser Studie verteidigte Triebfahrzeugführer wurde gemeinsam mit der separat verteidigten Zugbegleiterin wegen des Vergehens der fahrlässigen Körperverletzung nach § 88 Abs. 1, 3 (§ 81 Abs. 1 Z. 1) und 4, 2. DF (§ 81 Abs. 1 Z. 1) StGB angeklagt und beide sind auch anklagegemäß rechtskräftig verurteilt worden (jeweils Freiheitsstrafe von neun Monaten bedingt).

7.3.1 Der Sachverhalt zur Mitarbeitertat

Die ungarische Zugbegleiterin fertigte den Zug ab, erteilte also dem Triebfahrzeugführer den Abfahrauftrag, weil sie vermeint hatte, die Voraussetzungen für die Abfahrt lägen vor. Die letzten Reisenden waren nämlich eingestiegen. Die Türen schlossen sich. Die in Ungarn ausgebildete