

*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 WK<sup>2</sup> § 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

Zugbegleiterin schenkte der am Bahnsteig montierten Zugabfertigungsmeldelampe (ZAML) keine Beachtung.

Die ZAML leuchtet auf, wenn das erste nach der Anfahrt befindliche Hauptsignal einen freizeigenden Begriff signalisiert. Tatsächlich war die ZAML noch nicht erleuchtet. Die Zugbegleiterin signalisierte dem Triebfahrzeugführer aber mit der Winkscheibe, dass die Abfahrt gestattet sei, obwohl die Erteilung des Abfahrauftrages nicht zulässig war. Der Triebfahrzeugführer hätte zwar auch Sicht auf die ZAML gehabt, verließ sich aber auf den Abfahrauftrag der Zugbegleiterin.

Der Triebfahrzeugführer fuhr mit dem vollbesetzten Personenzug an – und zwar stark beschleunigend. Der Triebfahrzeugführer war in Folge des Abfahrvorganges betrieblich abgelenkt und nahm daher die Stellung des Signalnachahmers<sup>208</sup> „Halt beim Hauptsignal“ nicht wahr. Der Triebfahrzeugführer nahm aber bei erster Sicht auf das Ausfahrtsignal sofort die Stellung des Ausfahrtsignals „Halt“ wahr und leitete eine Schnellbremsung ein.

Trotz der bei erster Sicht auf das Ausfahrtsignal erfolgten Schnellbremsung rutschte der Zug über das Ausfahrtsignal hinaus und kollidierte mit einem entgegenkommenden Güterzug.

### 7.3.2 Die verbandsrechtliche Dimension

Vordergründig haben hier lediglich zwei Eisenbahnbedienstete die strafrechtliche Verantwortung für das Zustandekommen des schweren Zugunglücks.<sup>209</sup> Unerkannt sind im Strafverfahren folgende Fakten geblieben:

- Im Bahnhofsbereich war kein 500 Hz-Magnet<sup>210</sup> installiert.<sup>211</sup> Wäre der 500 Hz-Magnet installiert gewesen, hätte der Triebfahrzeugführer gegen das Halt-zeigende Ausfahrtsignal technisch gar nicht anfahren können. Das Ausfahrtsignal stand nämlich auf Halt und dient der 500 Hz-Magnet dazu, solche bekannten menschlichen Fehler (Anfahren gegen ein Halt-zeigendes Signal) der Triebfahrzeugführer zu verhindern.

Der Triebfahrzeugführer hatte zwar beim Einfahren in den Bahnhof auf Höhe des

<sup>208</sup> Definition Signalnachahmer in wikipedia: Wenn die vorgeschriebene Sichtweite zum Hauptsignal nicht ausreicht, werden Signalnachahmer aufgestellt, damit der Triebfahrzeugführer den Signalbegriff des Hauptsignals angekündigt bekommt

<sup>209</sup> 8 Schwerverletzte, 31 Leichtverletzte, Sachschaden mind. EUR 1.600.000,00 – siehe Anhang I

<sup>210</sup> 500-Hz-Magnete bilden mit 1000-Hz-Magneten und 2000-Hz-Magneten die sogenannte induktive **Punktförmige Zugbeeinflussung (PZB)**, auch Indusi genannt. Hauptaufgabe der PZB ist durch Zwangsbremssungen eine unzulässige Vorbeifahrt an einem Halt zeigenden Signal zu verhindern.

Im konkreten sichern 500-Hz-Magneten das Wiederanfahren nach vorausgegangenem Halt an einer Haltestelle (Bahnhof) insofern ab, dass eine Zwangsbremssung eingeleitet wird, wenn der TFzF (zu schnell) gegen ein haltzeigendes Signal anfährt, weil er vergessen hat, dass ihm ein Vorsignal idR einige Kilometer vorher durch einen „Vorsicht zeigenden Begriff“ die mögliche Haltstellung eines Signales angezeigt hat

<sup>211</sup> Parallele zum Unfall vom 11.12.2011 – Dienstanweisung zur Ausschaltung einer Sicherheitseinrichtung (Kapitel 7.13)

Einfahrsignals die Stellung des Ausfahrsvorsignals<sup>212</sup> mit „Vorsicht“ erkannt und daraufhin das Erkennen entsprechend quittiert, sodass der dort befindliche 1000 Hz-Magnet<sup>213</sup> keine Zwangsbremmung an der **Punktförmigen Zugbeeinflussungs-Anlage** auslöste.

Infolge des Abbremsens des Personenzuges bis zum Stillstand, der Überwachung des Fahrgastwechsels, des Wiederauffahrens und der insgesamt durch die Stillstandsphase erfolgten Unterbrechung des Arbeitsvorganges hatte der Triebfahrzeugführer beim Anfahren aus dem Bahnhof schlicht darauf vergessen, dass das Ausfahrtsignal nach wie vor auf Halt stehen könnte.

Der Einbau solcher Magnete (500 Hz-Magnete in Wiederanfahrbereichen, 1.000 Hz-Magnete bei Vorsignalen, 2.000 Hz-Magnete bei Hauptsignalen) ist Stand der Technik.

Ein besonderer „Treppenwitz“ bei diesem Unfall war, dass ursprünglich sogar an der vorgesehenen Stelle ein 500 Hz-Magnet installiert war. Zur Reduktion von Wartungskosten ist aber dieser 500 Hz-Magnet, wie auch bei anderen Gefahrenstellen, schlicht wieder abmontiert worden.

- Der Triebfahrzeugführer reagierte ohne Reaktionsverspätung auf das Halt-zeigende Ausfahrtsignal.

Trotz diesbezüglich richtiger und rechtzeitiger Reaktion konnte er technisch seinen von ihm geführten Zug nicht mehr auf Höhe des Ausfahrtsignals zum Stillstand bringen und rutschte solcherart in den entgegenkommenden Güterzug hinein.

Hier liegt die Problematik des sogenannten „mangelnden Durchrutschweges“ vor. Ursprünglich war in Österreich durch die entsprechende Situierung eines Hauptsignals (Einfahrtsignal, Ausfahrtsignal) dafür gesorgt, dass bei Einleitung einer Schnellbremsung aufgrund der Signalstellung „Halt“ der Triebfahrzeugführer so rechtzeitig zum Stillstand kommt, dass er nicht in die Fahrstraße eines entgegenkommenden Zuges hineinrutscht. In Deutschland ist diese Sicherheitsmaßnahme nach wie vor aufrecht.

In Österreich war es aber zur Verdichtung des Eisenbahnverkehrs (Einführung des Halbstunden-, Stunden-, Zweistundentaktes) notwendig, die Nutzgleise zu verlängern. Dadurch mussten die Hauptsignale entsprechend weiter „nach hinten“ verlegt werden mit der Konsequenz, dass dadurch ungefähr in den 90er-Jahren des vorherigen Jahrhunderts die Durchrutschwege entscheidend verkürzt worden sind.

---

<sup>212</sup> Definition Vorsignale in wikipedia: Vorsignale kündigen das Signalbild an, das beim dazugehörigen Hauptsignal zu erwarten ist

<sup>213</sup> 1000-Hz-Magneten sind bei Vorsignalen situiert. Zeigt ein Vorsignal einen Vorsicht zeigenden Begriff, hat der TFzF die Wachsamkeitstaste zu quittieren (= „Ich hab's verstanden). Tut er das nicht, wird 4 Sekunden nach Überfahren des Vorsignales die Zwangsbremmung eingeleitet

Die Durchrutschwege hätten nicht abgeschafft werden müssen, hätten die Eigentümer der (damals noch nicht in EIU und EVU aufgesplitteten) EBU dementsprechendes Geld für den Bau von Parallelgleisen zur Verfügung gestellt. Nachdem aber der Bau eines Gleiskilometers minimal EUR 4.000.000,00 bis oben offen, meist jedoch EUR 25.000.000,00 kostet, hat sich hier insbesondere die Republik Österreich als Eigentümerin des ÖBB-Konzerns entschlossen, solche Gleisbauinvestitionen nach Möglichkeit hinten zu halten und sich mit der Abschaffung der Durchrutschwege kostenneutral zu behelfen.

- Die Zugbegleiterin war ungarische Staatsbürgerin und ist auch in Ungarn ausgebildet worden. Die Eignung der Zugbegleiterin bei einem Einsatz innerhalb Österreichs war nicht (korrekt) überprüft worden. Insbesondere wurde nicht darauf Bedacht genommen, dass bei den ungarischen Bahnen die ZAML keine wesentliche Bedeutung hat. Die Zugbegleiterin war sich der Gefährlichkeit Ihres Tuns nicht bewusst.

#### Die Verbandspflichtverletzungen

1. Das EIU hat die dem **Stand der Technik** entsprechende Absicherungsmaßnahme „500 Hz-Magnet“, die sich Jahrzehnte lang bewährt hat, aus Kostengründen **zurückgenommen**; auch für den Unfallsbereich.
2. Ebenso hat das EIU im Unfallsbereich durch das in den 90er-Jahren des vorigen Jahrhunderts nach hinten verlegte Ausfahrtsignal den **Durchrutschweg** so **verkürzt**, dass ein anstoßfreies Anhalten nach einem auf ein erkanntes Haltzeigendes Hauptsignal eingeleiteten Bremsvorgang nicht mehr möglich ist; dies auch im Unfallsbereich.

Diese Maßnahme war zweifellos „ökonomisch notwendig“, weil die Republik Österreich insgesamt zu wenig Geld für einen dem technischen Stand entsprechenden Gleisaufbau nicht zur Verfügung gestellt hat. Dies kann aber nicht Straflosigkeit des zu belangenden Eisenbahnverbandes bewirken. Es gibt „Eisenbahnjudikatur“ (LG Steyr, bestätigt vom OLG Linz), die besagt, dass der Eisenbahnbedienstete die Umsetzung eines vom Arbeitgeber erteilten Auftrages zu verweigern hat, wenn er erkennt, dass dieser Auftrag gesetzlichen Vorschriften (in concreto: Bestimmungen über die Einhaltung der Arbeitszeit) widerspricht und dass ein maßstabsgerechter Triebfahrzeugführer die Gefahr des Arbeitsplatzverlustes im Fall der Weigerung der Umsetzung des Auftrages in Kauf zu nehmen hat und eine entsprechende Argumentation mit Existenzängsten daher die Straflosigkeit nicht bewirkt. In analoger Weise ist daher konsequenterweise auf Verbandsebene zu argumentieren.

3. Die ungarische Zugbegleiterin war **nicht entsprechend** in die Besonderheiten des österreichischen Eisenbahnwesens für ihren Arbeitsplatz **ausgebildet und unterwiesen**. Insbesondere war sie in ihrem konkreten Fall nicht einmal geeignet, die Funktion einer Zugbegleiterin in Österreich wahrzunehmen. Hier liegt also eine wesentliche unterlassene personelle Maßnahme vor, insbesondere auch Verstöße gegen § 6 Abs 1 ASchG, § 21a EibG und § 5 Abs 2 EibVO.

### Risikoerhöhung durch Sorgfaltsverpflichtverletzung eines Entscheidungsträgers

Hier liegen Leitungspflichtverletzungen wesentlicher technischer Art, aber auch wesentlicher personeller Art in Form von Aufsichtspflichtverletzungen vor.

Es bedarf keiner näheren Darstellung, dass die getroffenen Maßnahmen und Unterlassungen auf Entscheidungsträgerebene den Unfall erst ermöglicht haben, aber jedenfalls begünstigend und risikoe erhöhend waren.

## **7.4 Unfall vom 06.07.2007 - „offener Schranken“**

Die Autoren der Evaluierungsstudie „Generalpräventive Wirksamkeit, Praxis und Anwendungsprobleme des Verbandsverantwortlichkeitsgesetzes (VbVG)<sup>214</sup> bearbeiten diesen Eisenbahnunfall ebenfalls.

Der vom Verfasser dieser Studie verteidigte Fahrdienstleiter wurde angeklagt wegen fahrlässiger Tötung unter besonders gefährlichen Verhältnissen (§ 81 Z 1 StGB). Er wurde wegen fahrlässiger Tötung (§ 80 StGB) verurteilt.

Ein Verbandsverfahren gegen das EIU wurde eingeleitet. Es ist aber noch vor der Hauptverhandlung gegen den Fahrdienstleiter trotz der fachkundigen „Beratung“ der Anklagebehörde durch das VAI eingestellt worden; dies wegen des Sachverständigengutachtens, das von einem anderen Sachverhalt ausgegangen ist als das VAI.

Der Sachverständige ging im Gegensatz zu den Erhebungen des VAI von der Richtigkeit der massiven Behauptungen der Arbeitgeberseite aus, dass es keine Anrainerbeschwerden wegen zu langer Wartezeiten am geschlossenen Schranken gegeben habe und nie systemmäßig mit Ersatzsignal<sup>215</sup> gefahren worden sei.

Der zur Hauptverhandlung nicht mehr beigezogene Sachverständige (das Verbandsverfahren war bereits eingestellt), der sich redlich bemüht hatte die Sache aufzuklären, hatte zum einen das Problem, dass die Arbeitgeberin nicht die erforderlichen Unterlagen (eine strittige Betriebsverfügung, Auszüge aus dem Protokoll drucker, der sämtliche Fahrdienstleiterhandlungen dokumentiert) herausgab bzw. behauptete, solche gäbe es nicht.

---

<sup>214</sup> Fuchs/Kreissl/Pilgram/Stangl, 94 ff.

<sup>215</sup> Definition Ersatzsignal in wikipedia: Das Ersatzsignal ist ein Eisenbahnsignal und befindet sich an einem Hauptsignal. Es ersetzt nicht den Fahrtbegriff, sondern einen schriftlichen Befehl, um trotz eines haltzeigenden oder gestörten Hauptsignals den Zugverkehr aufrechterhalten zu können. Denn es gestattet dem Triebfahrzeugführer, an einem Hauptsignal ohne einen schriftlichen Befehl vorbeizufahren, das Halt zeigt oder an einem Lichthauptsignal, welches gestört ist.

Das Bedienen eines Ersatzsignales durch den zuständigen Fahrdienstleiter ist eine im Nachweis der Zählwerke durch Eintrag des aktuellen, zum jeweiligen Ersatzsignal gehörigen Zählerstandes nachzuweisende Handlung. Die Verwendung eines Ersatzsignals findet nur in Störungsfällen oder bei Bauzuständen statt.