

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

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 Signalnachahmers²⁰⁸ „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.²⁰⁹ Unerkannt sind im Strafverfahren folgende Fakten geblieben:

- Im Bahnhofsbereich war kein 500 Hz-Magnet²¹⁰ installiert.²¹¹ 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

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

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

²¹⁰ 500-Hz-Magnete bilden mit 1000-Hz-Magneten und 2000-Hz-Magneten die sogenannte induktive **Punkt**förmige **Zug**beeinflussung (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

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