

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)²¹⁴ 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 Ersatzsignal²¹⁵ 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.

²¹⁴ Fuchs/Kreissl/Pilgram/Stangl, 94 ff.

²¹⁵ 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.

Aber auch der angeklagte Fahrdienstleiter konnte dem Sachverständigen nicht die von der Verteidigung behauptete Betriebsverfügung „Fahren mit Ersatzsignal“ vorlegen, weil diese – so dessen Behauptung – unmittelbar nach dem Unfall aus dem Fahrdienstleitungsraum verschwunden sei.

Gäbe es allerdings – so der Sachverständige – eine derartige Anweisung wie von der Verteidigung behauptet, wäre diese tatsächlich in Widerspruch zur Betriebsvorschrift V3 ausgeführt worden.

Zusammengefasst kam der Sachverständige zum Schluss, dass das EIU sämtliche organisatorischen, technischen und personellen Maßnahmen getroffen habe, um das Unfallsrisiko bestmöglich gering zu halten.

Der Betriebsratsvorsitzende, der nach Erstattung des Gutachtens und nach Einstellung des Verbandsverfahrens in der Hauptverhandlung die Anrainerbeschwerden bestätigt hat, hatte zufällig einen Monat vor der Hauptverhandlung entdeckt, dass das örtliche Bahnhofspersonal hunderte Kilo Altpapier in einem Container entsorgt hat, darunter auch Auszüge aus dem Protokoll drucker. Der Betriebsratsvorsitzende konnte dem Gericht wenigstens einen von ihm noch sichergestellten Auszug aus dem Protokoll drucker vorlegen und zwar zufälligerweise aus dem Monat vor dem Unfall. Daraus war ersichtlich, dass an jedem einzelnen Tag fünfmal am Ausfahrtsignal R4 mit Ersatzsignal vorbeigeschoben worden ist, was ein 1000maliges Stellen des Ersatzsignales pro Jahr hochgerechnet ergibt.

Auf die Aussage des Betriebsratsvorsitzenden und den Protokoll druckerauszug ist seitens der Anklagebehörde nicht mehr reagiert worden (in Form der Wiedereröffnung/Wiederaufnahme des Verbandsverfahrens).

7.4.1 Der Sachverhalt zur Mitarbeitertat

Zum Unfallszeitpunkt hatte der Fahrdienstleiter gleichzeitig zwei Funktionen wahrzunehmen. Einerseits war er weiterhin für die Streckenfahrdienstleitung zuständig, andererseits hatte er zusätzlich die Aufgaben des Fahrdienstleiterkollegen zu übernehmen, der für die Vershubfahrten im Bereich eines Zentralstellwerks verantwortlich war. Aufgrund eines außergewöhnlichen Ereignisses (schief stehender Signalmasten auf der Strecke) war dieser „Fahrdienstleiter Außendienst“ nämlich als Einsatzleiter in den Außendienst abkommandiert worden.

Kurzzeitig musste der angeklagte und später verurteilte Fahrdienstleiter zudem noch seinen Arbeitsplatz verlassen, um am Bahnsteig Informationen einzuholen über die aufgrund des außergewöhnlichen Ereignisses erfolgte Aufklärungsfahrt.

Noch bevor der rechtskräftig verurteilte Fahrdienstleiter die Aufgaben seines Fahrdienstleiterkollegen übernommen hatte, hatte er – sich im selben Arbeitsraum wie sein Kollege befindend – mitgehört, dass ein Vershubleiter dem „Fahrdienstleiter Außendienst“ die Abfahrtbereitschaft

gemeldet hat. Der verurteilte Fahrdienstleiter meinte – während er gerade eine andere Fahrstraße stellte – dabei herausgehört zu haben, dass diese Verschubreserve²¹⁶ zur Anschlussbahn G verschoben und dabei daher unmittelbar vor einer mit Schrankenanlage gesicherten Eisenbahnkreuzung in diese Anschlussbahn G einfahren wird. Die Weichenumstellung zur Einfahrt in diese Anschlussbahn G nimmt die Verschubmannschaft selbst an Ort und Stelle vor.

Tatsächlich aber war es der dienstliche Auftrag jener Verschubmannschaft nicht in die Anschlussbahn G einzufahren, sondern darüber hinaus bis zur Anschlussbahn B zu verschieben. Dazu war es aber notwendig, die Eisenbahnkreuzung zu überfahren, was die Verschubreserve auch tat. An der geöffneten Eisenbahnkreuzung ereignete sich dann der Unfall.

Der angeklagte Fahrdienstleiter hat tatsächlich einen Fehler begangen. Die rechtskräftige Verurteilung wegen fahrlässiger Tötung ist zu Recht erfolgt. Der Fahrdienstleiter hatte sich über den geplanten Verschubweg geirrt und bei der Verschubmannschaft nicht näher nachgefragt; daher hat er die Eisenbahnkreuzung nicht separat geschlossen, weil er annahm, die Verschubreserve werde vorher „abbiegen“.

7.4.2 Die verbandsrechtliche Dimension

- Das VAI stellte mit seiner Eingabe vom 28.04.2008 an die Staatsanwaltschaft fest, dass bis zum Jahr 2006 das Sicherheitssystem der Eisenbahnkreuzungssicherungsanlage so gestaltet war, dass der Verschubteil/der Zug durch ein Überqueren des Einschaltkontaktes jedenfalls die Einschaltung der Schrankenanlage auslöst. Dadurch wird die Schrankenanlage geschlossen und zwar unabhängig davon, ob in die Weiche zur Anschlussbahn G eingefahren, die EK also nicht benützt wird oder ob in die Weiche zur Anschlussbahn B knapp nach der EK eingefahren wird.

Ab dem Jahr 2006 wurde die Vorgangsweise nach Anrainerbeschwerden wegen zu langer Wartezeiten an der geschlossenen EK durch eine Anweisung der Arbeitgeberin geändert. Entgegen der Vorschriften der diesbezüglichen Betriebsvorschrift V3 sei ab nun mit Ersatzsignal gefahren worden, das bedeutet, dass die signaltechnische Absicherung durch menschliches Handeln überbrückt werde. Dadurch wurde es erforderlich, bei der Ausfahrt eines Verschubteiles/Zuges jeweils im Einzelnen festzulegen, ob die Schrankenanlage geschlossen werden muss oder nicht. Bei dieser Vorgangsweise bestehe das Risiko einer menschlichen Fehlerquelle (versehentlich nicht geschlossene Schrankenanlage). Eben dieser zusätzliche Risikofaktor sei beim vorliegenden Unfallereignis auch schlagend geworden (Verwechslung der Anschlussbahnen und damit verbunden nicht geschlossene Schrankenanlage).

²¹⁶ Eine Verschubreserve besteht aus dem Tzfz, der Verschublokomotive, der Verschubmannschaft und den während des Verschubes bewegten Wagen

Nach dem Unfallereignis vom 08.07.2007 sei diese Vorgangsweise mit „Fahren mit Ersatzsignal“ von der Arbeitgeberin zurückgenommen und ab diesem Zeitpunkt sei wiederum die ursprünglich vorgesehene Abwicklung unter Ausschluss der menschlichen Fehlerquelle angeordnet worden.

- Daraufhin erklärten die Zeugen auf Arbeitgeberseite, ein zu oftmaliges Fahren mit Ersatzsignal sei unzulässig (was auch richtig ist). Wenn dies vorgekommen sei, sei dies in der ausschließlichen Verantwortung der Fahrdienstleiter gelegen. Die Fahrdienstleiter hätten darüber Meldung erstatten müssen. Der Arbeitgeber habe nicht gewusst, dass so oft mit Ersatzsignal gefahren werden musste, nur damit der Eisenbahnschranken offen bleibt, wenn schon vorher zur Anschlussbahn G „eingebogen“ wird. Eine entsprechende Betriebsverfügung wurde entschieden in Abrede gestellt.
- Im Strafverfahren gegen den Fahrdienstleiter kam auch heraus, dass sich der behaupteten Umstellung auf „Fahren mit Ersatzsignal“ im Jahr 2006 die zuständigen Fahrdienstleiter vom Arbeitgeber nicht mehr geschult worden sind.

Die Verbandspflichtverletzungen

1. Gemäß der Stellungnahme des VAI gegenüber der Staatsanwaltschaft hat das EIU gegen die Bestimmungen des § 4 Abs 3 ASchG iVm § 7 Z 4 und Z 6 ASchG verstoßen, welche vorsehen, dass **Schutzmaßnahmen** so festzulegen sind, dass sie soweit wie möglich auch **bei menschlichem Fehlverhalten** wirksam sind.

Außerdem liegt ein allgemeiner Verstoß gegen § 7 **ASchG** dahingehend vor, dass entsprechende Risiken nicht vermieden worden sind, der Faktor „Mensch“ bei der Arbeit nicht berücksichtigt worden ist, die Gefahrenmomente nicht ausgeschaltet oder verringert worden sind.

Geht man also davon aus, dass die Erhebungen des VAI zum Sachverhalt richtig sind, hat sich das EIU die Verletzung von Verbandspflichten gegen das Arbeitnehmerschutzrecht zuschulden kommen lassen.

2. Mit Ersatzsignal darf nur in Störungsfällen gefahren werden, weil durch solche Stellungen Schutzvorrichtungen, die den Faktor „Mensch“ überwachen sollen, ausgeschaltet werden. Für den Fall, dass die Ermittlungen des VAI und die Behauptungen des Fahrdienstleiters richtig sind, liegt somit auch ein **Verstoß gegen die Betriebsvorschrift V3** vor.
3. Die Fahrdienstleiter auf jener Dienststelle sind **nicht periodisch geschult bzw. weitergeschult** worden. Auch hier liegt ein Verstoß gegen das **ASchG** vor. Wären sie entsprechend geschult worden, hätten sie ein Problembewusstsein entwickelt, nicht ständig mit Ersatzsignal zu fahren. Sie hätten sich wahrscheinlich geweigert, solche Handlungen vorzunehmen.

4. Insofern die Zeugen auf Arbeitgeberseite behaupten, es habe gar keine Arbeitgeberweisung gegeben zum „Fahren mit Ersatzsignal“ (das wäre praktisch die Eigeninitiative der Fahrdienstleiter gewesen), so liegt hier eine **Aufsichtspflichtverletzung** vor. Eingeführt wurde die Maßnahme 2006. Der Unfall ereignete sich erst im Juli 2007. Hätte es somit zumindest einmal in diesem Zeitraum eine stichprobenartige Überprüfung der Fahrdienstleitung gegeben, wäre entweder durch **Dienstgespräche** oder aber gewiss durch die **Kontrolle der Protokollauszüge** evident geworden, dass nicht nur ausnahmsweise - wegen technischer Notsituationen - mit Ersatzsignal gefahren wird.

Risikoerhöhung durch Sorgfaltspflichtverletzung eines Entscheidungsträgers

Zweifellos ist bei einem solchen Sachverhalt, wie ihn das VAI zu den Punkten 1 bis 3 angenommen hat, die Unfallwahrscheinlichkeit begünstigt und wesentlich erleichtert worden. Es war nur eine Frage der Zeit, bis ein Fahrdienstleiter einen menschlichen Fehler macht, der aber durch einfache rechtliche Maßnahmen (Beachtung der Betriebsvorschrift V3) oder einfache technische Maßnahmen folgenlos geblieben wäre.

Das Fahren mit Ersatzsignal ist nur für außergewöhnliche Betriebssituationen geschaffen. Es darf nicht missbraucht werden für tagelanges oder gar jahrelanges „Routinegeschäft“. Somit liegt hier ein wesentlicher Sorgfaltsverstoß in Form der Verletzung der Leitungs-, aber auch Aufsichtspflicht vor. Wesentliche organisatorische und personelle Maßnahmen sind unterlassen worden.

7.5 Unfall vom 21.08.2008 – „Hobbyeisenbahner“

Dieser Eisenbahnunfall zeigt, dass sich VbVG-Unfälle nicht nur im Betrieb von größeren Eisenbahnunternehmen zutragen, sondern auch in Kleinunternehmen ohne „konzernartige aufgesplitterte Struktur“.²¹⁷

Der vom Verfasser dieser Studie verteidigte Spitzenverschieber wurde angeklagt wegen fahrlässiger Tötung (§ 80 StGB). Der Freispruch in I. Instanz wurde rechtskräftig.

Ein Verbandsverfahren ist zu keinem Zeitpunkt eingeleitet worden.

7.5.1 Der Sachverhalt (zur Mitarbeitertat)²¹⁸

Am Betriebsgelände des Bahnhofes W beginnt eine Schmalspurbahn mit zwei Stichgleisen (Ein Übergang von Schienenfahrzeugen zwischen der dortigen Nebenbahn auf diese Schmalspurbahn kann technisch nicht stattfinden – sogenannter Inselbetrieb).

²¹⁷ Zu diesem Ausdruck der konzernartigen aufgesplitteten Struktur, „aufgrund welcher die Nachweisebringung, dass wesentliche technische, organisatorische oder personelle Maßnahmen zur Verhinderung solcher Verbandsdaten unterlassen worden seien, nicht immer leicht zu erbringen seien“: die Bundesministerin für Justiz in der Anfragebeantwortung vom 16.04.2013 in 13789/AB XXIV. GP-Anfragebeantwortung zu 14026/J; siehe Kapitel 5.6

²¹⁸ Hier liegt - wie auch durch den Freispruch bestätigt - keine Mitarbeitertat iS des VbVG vor, sondern tatsächlich eine (direkte) Entscheidungsträgertat iS § 3 Abs 2 VbVG