

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 Schubweg 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 Schubteil/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 Schubteiles/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 Schubes bewegten Wagen