

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 Nachweiserbringung, 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

Diese Schmalspurbahn wird von einem Verein engagierter Hobbyeisenbahner betrieben. Das Betriebsgelände des Bahnhofes W (integriertes EBU) darf der Hobbyeisenbahnverein im Bereich der Schmalspurinfrastruktur gratis nützen.

An den Frühlings- und Sommerwochenenden führen die Hobbyeisenbahner Bummelzugfahrten durch und befördern auch Passagiere. Teilweise sind die Hobbyeisenbahner auch hauptberufliche Mitarbeiter von „richtigen“ Eisenbahnunternehmen bzw. auch pensionierte „Eisenbahner-Profis“. Der Angeklagte war Finanzbeamter. Der Getötete war ein Optikermeister in Ruhe.

Am 21.08.2008 führte der Betriebsleiter dieses Vereines als TFzF – im Hauptberuf Bediensteter eines EBU – mit einem Spitzenverschieber, gleichzeitig auch Vershubmeister Vershubbewegungen durch, um für eine Bummelzugfahrt die notwendigen Wagen zusammenzustellen.

Der angeklagte und später freigesprochene Vershubmeister / Spitzenverschieber informierte seine links am Nebengleis im Restaurantwagen „Bummelzugschenke“ befindlichen Vereinsfreunde, dass nun am „rechten“ Gleis Vershubarbeiten durchgeführt werden zur endgültigen Zusammenstellung des Bummelzuges und sie daher bis zum Abschluss der Vershubarbeiten vorsichtig sein bzw besser gleich im Restaurantwagen bleiben mögen.

Im Rahmen der unfallsgegenständlichen Vershubbewegung war eine geschobene Vershubfahrt notwendig, d.h. mit einem Spitzenwagen an vorderster Stelle und mit der Kleindiesellokomotive am Schluss des Vershubes, sodass also der TFzF keine Sicht auf den Vershubweg hatte. Unglücklicherweise war der erste Wagen (also der Spitzenwagen) ein sogenannter Mariazellerwagen, der kein Trittbrett an der Frontspitze aufweist, sondern lediglich links und rechts hinten an den Seiten.

Im Zuge des Vershubes stand der Spitzenverschieber auf dem Trittbrett der in Vershubrichtung befindlichen rechten Wagenseite, um so (einigermaßen) Blick auf das Vershubziel zu haben als auch auf die zusehenden zwei betriebsfremden Personen, die auf einem Gleisstapel rechts des Vershubgleises standen, die den Vershub filmten und allenfalls von rechts den Vershubweg queren könnten.

Nach links (also auf das Nachbargleis, auf dem sich unter anderem der Restaurantwagen mit den dort befindlichen Vereinsfreunden befand) hatte der Spitzenverschieber keine Sicht, weil ihm diese Sicht durch die Aufbauten des Mariazellerwagens blockiert war. Der Spitzenverschieber verließ sich darauf, dass sich die Vereinsfreunde an seine Anweisungen halten werden.

Der Spitzenverschieber konnte dieses Manko des nicht genügenden Sichtraumes nach links auch nicht dadurch wettmachen, dass er dem Vershubverband vorausgegangen wäre. Ein Vorangehen war deshalb nicht möglich, weil Holzschwellen in der gesamten Länge des rechten Stichgleises breitflächig, den größten Teil des Bahnhofvorplatzes blockierend in Höhe von ca. 1½ m so knapp an das rechte Schmalspurgleis gelagert waren, dass ein Durchgehen zwischen Wagen und Holzstapel nicht möglich war.

Im Zuge der Annäherung der Verschubgarnitur zu der am Nebengleis befindlichen „Bummelzugschenke“ hielt sich der später getötete Hobbyeisenbahner zwar außerhalb des Restaurantwagens auf, aber dicht bei diesem stehend und mit Blick in Richtung der herannähernden Verschubgarnitur. Als sich die Front der Verschubgarnitur auf sieben Meter angenähert hatte, drehte sich der kurz später getötete Mann aber aus unerfindlichen Gründen um und begann schräg rückwärts in Richtung des herannähernden Zuges zurückzuschlendern und trat bei seinem zweiten Schritt auch auf das Verschubgleis. Die auf dem Holzstapel stehenden beiden Betriebsfremden filmten die Verschubbewegung und warnten sowohl den Mann als auch den Spitzenverschieber. Jener signalisierte daher auch dem Triebfahrzeugführer mittels Handzeichen „Verschub Halt“.

Ein anstoßfreies Anhalten war aber nicht mehr möglich. Auch konnte sich der gewarnte und hierdurch sichtlich überraschte Mann nicht mehr in Sicherheit bringen, sodass der offenbar zuvor ein „Black-out“ habende Hobbyeisenbahner im Zuge des Überrollens tödliche Verletzungen erlitt (Die Unfallsrekonstruktion wurde wesentlich erleichtert durch das sichergestellte Filmmaterial und ergab das eisenbahntechnische Gutachten, dass der Spitzenverschieber den Unfall auch dann nicht mehr hätte verhindern können, wenn er genügend Sichtraum auf den gefährdeten Bereich gehabt hätte). Der Spitzenverschieber wurde daher rechtskräftig freigesprochen.

7.5.2 Die verbandsrechtliche Dimension

Wären am Bahnhofsgelände von dem integrierten EBU, das den Bahnhof W betreibt, nicht Holzschwellen in mächtigen Ausmaß, was sowohl die Höhe, Breite als auch Länge dieses Stapels betraf, unmittelbar an die Gleise der Schmalspurbahn gelagert gewesen, sodass gerade noch ein anstoßfreies Vorbeifahren der Schmalspurbahnfahrzeuge möglich war, nicht aber ein Absteigen vom Mariazellerwagen und Vorausgehen vor der Verschubgarnitur und zwar so, dass stets direkte Sicht zum Triebfahrzeugführer sichergestellt ist, wäre der Unfall wahrscheinlich unterblieben. Der Spitzenverschieber hätte wohl – hätte er anstandslos der Verschubgarnitur vorausgehen können – seinen Eisenbahnerfreund, der entgegen der Anweisung aus dem Restaurantwagen ausgestiegen war, angewiesen, sofort wieder in den Restaurantwagen einzusteigen.

Das EBU hat in den Monaten, sogar Jahren vor dem Unfall auf die wiederholten Bitten des Hobbyeisenbahnvereines, den riesigen Schwellenstapel mit einem größeren Abstand vom Schmalspurgleis zumindest so zu lagern, dass die Verschieber neben dem Gleis vorausgehen können, nie zweckentsprechend reagiert. Dem EBU war auch bekannt, dass der Schmalspurfahrzeugpark aus mehreren Mariazellerwagen besteht, wo es keine Trittbretter an der Fahrzeugspitze gibt und daher nicht sichergestellt ist, dass der Spitzenverschieber stets den gesamten Verschubweg überblicken kann.

Die Verbandspflichtverletzungen

Auch wenn hier nur Hobbyeisenbahner am Werk waren, die lediglich fallweise an den Wochenenden in der warmen Jahreshälfte Verschub- und Zugfahrten unternahmen, so waren sie bei ihren Aktivitäten doch **Arbeitnehmer iS des ASchG**. Die **Arbeitsstätte** war infolge der bis an

die Schmalspurgleise heranreichenden Schwellenstapel **nicht sicher**. Für diesen Schwellenstapel war nicht der Verein, sondern das fremde, integrierte EBU verantwortlich, dass das Lager zum Großteil auf seinem von ihm genutzten Bahnhofsvorplatz, zum kleineren Teil auch auf der dem Verein zugewiesenen Arbeitsstätte, errichtet hatte.

Aufgrund der wiederholten Bitten des Vereines auf Abbau des Stapels zumindest im Bereich des rechten Schmalspurgleises, wusste das integrierte EBU definitiv, dass der Stapel sichere Vershubtätigkeiten nicht zulässt. Der Verein war aber nur wohlgelittener „Gast“.

Somit liegt hier ein Verstoß gegen **allgemeine Verkehrssicherungspflichten** vor, subsidiär auch gegen das ASchG.

Risikoerhöhung durch Sorgfaltspflichtverletzung eines Entscheidungsträgers

Zweifellos haben die unmittelbar am rechten Schmalspurgleis gelagerten Schwellen das Unfallsrisiko erhöht. Diese Gleisschwellenstapel bedungen, dass der Spitzenverschieber dem Spitzenwagen nicht vorangehen konnte, was er aufgrund der nicht an der Wagenspitze befindlichen Trittbretter aber hätte tun müssen. Daher war das beharrliche Untätigbleiben des EBU, das den Bahnhof W bedient, sogar unmittelbar kausal für den Unfall. Hier liegt in Bezug auf integrierte EBU eine (direkte) Entscheidungsträgertat vor.

Die Kenntnis von der Gefahrenquelle, das beharrliche Ignorieren der Wünsche des Eisenbahnvereines auf Entfernung der Gefahrenquelle und der Verstoß gegen das ASchG stellen klarerweise eine Sorgfaltspflichtverletzung dar.

Die Sorgfaltspflichtverletzung auf Entscheidungsträgerebene den integrierten EBU ist organisatorischer Natur in Form einer Leitungspflichtverletzung, einer Koordinations- und Aufsichtspflichtverletzung.

7.6 Unfall vom 09.10.2009 – „fehlerhafte Situierung des Isolierstoßes“

Dieser Eisenbahnunfall wird in der Evaluierungsstudie *„Generalpräventive Wirksamkeit, Praxis und Anwendungsprobleme des Verbandsverantwortlichkeitsgesetzes (VbVG)“* als der Fall „Das defekte Signal“ beschrieben.²¹⁹

Zwei Personen sind infolge der Zugkollision schwer und 11 Personen leicht verletzt worden.

Es entstand erheblicher Sachschaden (EUR 1,1 Mio.) an Fahrzeugen und Eisenbahninfrastruktur.

Das EIU hat nach durchgeführter Hauptverhandlung im Diversionsweg eine Geldbuße von EUR 350.000,00 akzeptiert. Auch die beiden mitbeschuldigten Bahnmeister akzeptierten eine diversionelle Erledigung.

²¹⁹ Fuchs/Kreissl/Pilgram/Stangl, 93f