

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 Verschubtätigkeiten 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.<sup>219</sup>

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.

<sup>219</sup> Fuchs/Kreissl/Pilgram/Stangl, 93f