

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

7.6.1 Der Sachverhalt zur Mitarbeitertat

Der Staatsanwalt warf dem EIU und 2 Bahnmeistern vor, dass es zum Unfall gekommen ist aufgrund einer nicht grenzfrei situierten Gleisisolierung (fehlerhaft situierter Isolierstoß)²²⁰ im Bereich einer Weiche und dass das Unfallereignis gemäß den Ermittlungen des VAI sicher hätte vermieden werden können, wenn die vorgesehene Abnahmeprüfung nicht unterlassen worden wäre. So ist es aber durch den fehlerhaft situierten Isolierstoß sicherungstechnisch zur Gleisfreimeldung an den zuständigen Fahrdienstleiter gekommen, obwohl sich ein im Weichenbereich stehender Arbeitszug im Fahrraum eines Nachbargleises befand. Der Fahrdienstleiter sah aber aufgrund der Gleisfreimeldung kein Problem für einen ankommenden Schnellbahnzug und rechnete nicht mit einer Flankenfahrt (= Kollision) zwischen Schnellbahnzug und Arbeitszug. Er stellte für den Schnellbahnzug das betreffende Signal auf „Frei mit 40 km/h“. Daher fuhr der auf dem Nachbargleis des Arbeitszuges ankommende Schnellbahnzug ungebremst gegen den im lichten Raum der Weiche stehenden Arbeitszug.

Unfallsursache war also nicht ein „defektes Signal“, sondern ein fehlerhaft – nicht grenzfrei – verlegter Isolierstoß. Die Sicherungsanlage konnte nicht erkennen, dass die Weiche, die der Schnellbahnzug passieren musste, tatsächlich durch einen (Arbeits)Zug besetzt ist. Daher ließ die Sicherungsanlage die Stellung des Signals für den Schnellbahnzug zu.

7.6.2 Die verbandsrechtliche Dimension

Die verbandsrechtliche Dimension ist relativ einfach zu erfassen.

Die beiden Bahnmeister verursachten im Zuge der Bautätigkeit einen **technischen Fehler** am Isolierstoß. Die vorgenommenen Weichen- und Signalbauarbeiten sind wesentliche bauliche Änderungen. In einem solchen Fall ist gemäß **§ 37 ASchG iVm § 38 EisbAV** eine **Abnahmeprüfung** zwingend vorgesehen. Vor einer solchen Abnahmeprüfung ist die betroffene Teilstrecke nicht offen für den Zugverkehr.

Fehler wie der vorliegende werden im Zuge von Abnahmeprüfungen üblicherweise erkannt. Denn dazu dienen solche Prüfungen. Das EIU hat diese Abnahmeprüfung unterlassen.

Die Verbandspflichtverletzungen

Hier liegt ein Verstoß gegen Arbeitnehmerschutzbestimmungen gesetzlicher und verordnungsmäßiger Art vor (ASchG, EisBAV).

Risikoerhöhung durch Sorgfaltspflichtverletzung eines Entscheidungsträgers

Wie das VAI in seiner im Gerichtsakt aufliegenden Vorhaltung gegenüber dem EIU festhält, wäre bei

²²⁰ Erklärung der Gleisisolierung/des Isolierstoßes in wikipedia zu Gleisfreimeldeanlage:

Ein Gleisstromkreis arbeitet mit einem Gleisabschnitt zusammen, in dem eine oder beide Schienen gegeneinander und gegen Erde isoliert sind. Die Gleisfreimeldeanlage gehört als Teil der Außenanlagen eines Stellwerks zu den Signalanlagen einer Eisenbahn. Sie dient dem Zweck, das Freisein der einzelnen Abschnitte (= Gleisstromkreise) des Fahrweges eines Zuges vor der Fahrtstellung des Hauptsignals festzustellen

einer vom EIU durchgeführten Abnahmeprüfung die Zugkollision mit Sicherheit vermieden worden. Die Sorgfaltspflichtverletzung in Form einer Leitungspflichtverletzung ist evident.

Das EIU hat ohne Gegenwehr eingesehen, dass es sich die unterlassene Abnahmeprüfung auf Entscheidungsträgerebene anzurechnen hat.

7.7 Unfall vom 29.04.2010 – „SILAD-Kranarm“

Der vom Verfasser dieser Studie verteidigte Bediener des Sonderfahrzeuges „SILAD“ und dessen Vorgesetzter (Fuhrparkverwalter) wurden angeklagt wegen fahrlässiger Gemeingefährdung (§ 177 Abs. 2 StGB).

Das Strafverfahren gegen den erstangeklagten SILAD-Bediener ist im HV-Stadium eingestellt worden, weil der Erstangeklagte bei einem Eisenbahnunfall im März 2013 mit zwei weiteren Arbeitskollegen verstarb (Kollision Güterzug gegen Vermessungszug).

Das Urteil gegen den Zweitangeklagten ist derzeit noch nicht gesprochen.

Gegen das EIU und weitere (rangniedere) Eisenbahnbedienstete (Kollegen des getöteten SILAD-Bedieners) läuft ein Ermittlungsverfahren.

7.7.1 Der Sachverhalt zur Mitarbeitertat

Am 29.04.2010 waren am Unfallort vorbereitende Gleisbauarbeiten durchzuführen, indem das auf einem Bauzug bewegliche Schienenladegerät (SILAD) vom Bauzug 60 Meter lange Schienen abzog und seitlich des Gleises ablud. Das Nebengleis war nicht für Zugfahrten gesperrt.

Das Schienenladegerät mit zwei Kranarmen wird aus einer Steuerungskabine bedient. Weil die Arbeitskollegen Probleme beim Lösen eines Schienenpaketes hatten, eilte der Bediener des Schienenladegerätes diesen zur Hilfe, verließ also die Steuerungskabine und half, die das Schienenpaket fixierende, große Schraube zu lösen.

Gerade in dem Moment, als ein Reisezug das Nebengleis passierte, schwenkte ein Kranarm des SILAD trotz abgestelltem Motor aus und schlug gegen die Seitenwände der dem Schienenladegerät nächst befindlichen Wagen des Reisezuges. Hierdurch wurden drei Personen schwer und 16 Personen leicht verletzt.

Die Staatsanwaltschaft S warf dem SILAD-Bediener als Erstangeklagten vor, er habe das Schienenladegerät ohne sogenannten Schwenkbegrenzer verwendet, weshalb der Kranarm in das Nebengleis habe auskragen können und außerdem sei ihm bewusst gewesen, dass ein bestimmtes Lasthalteventil zum Unfallszeitpunkt kaputt gewesen sei.