

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.

Allerdings haben sowohl ein Mitarbeiter der SILAD-Herstellerin als auch der Zweitangeklagte dem Erstangeklagten in voller Kenntnis des schadhafte Lasthalteventils nicht den Betrieb des SILAD untersagt oder auch nur Bedenken gegen den SILAD-Fortbetrieb angemeldet!

Zum Beweisthema Lasthalteventil hat der Verteidiger des SILAD-Bedieners den Beweisantrag gestellt, dass der eisenbahntechnische Sachverständige auch gutachtlich Stellung nehmen möge zur Frage der Kausalität bzw. Akausalität des schadhafte Lasthalteventils, weil das EIU in einer Aktennotiz als Ergebnis einer Expertenrunde zum Schluss gekommen ist, das schadhafte Lasthalteventil sei nicht unfallskausal.

7.7.2 Die verbandsrechtliche Dimension

Der Verfasser dieser Studie hat in seiner Eigenschaft als Verteidiger des Erstangeklagten dem Staatsanwalt folgende verbandsrelevanten Fakten aufgezeigt:

- Fehler des Managements beim Bestellvorgang:

Das Sonderfahrzeug ist nur für Flachlandregionen geeignet. Bei engen Gleisradien kann es nur dann bestimmungsgemäß verwendet werden, wenn die Schwenkbegrenzer an den Kranarmen ausgebaut werden.

Außerdem wird der unfallsgegenständliche SILAD seit seiner Übergabe nicht auf Transportwägen des Herstellers eingesetzt, sondern auf EIU-eigenen Schienentransportwägen. Diese sind wesentlich breiter. Das bedingt, dass dadurch die Kranarme schon einen gewissen Ausschwenkradius bis zu den Wagenkanten zurücklegen müssen und erst danach der eigentliche Arbeitsvorgang zum seitlichen Abziehen oder Aufziehen beginnen kann. In der Betriebsanleitung des Herstellers hat jener jeglichen Haftungsausschluss für den Fall erklärt, dass der SILAD nicht mit den Transportwagen des Herstellers verwendet wird.

Bei einem Abziehen oder Aufziehen von Schienen seitlich der Gleise (nicht also beim gleismittigen Ab- oder Aufziehen), muss daher entsprechend weit ausgeschwenkt werden.

Dies wurde anlässlich der Übernahme des SILAD Anfang 2004 erkannt.

Die Transportwagen des Herstellers verfügen außerdem über hydraulische Klemmöffnungsvorrichtungen (wären solche Transportwägen am Unfallstag in Verwendung gewesen, hätte der Erstangeklagte die klemmende Schraube sehr einfach hydraulisch vom Führerstand aus öffnen können und hätte er den Führerstand nicht verlassen müssen, um den anderen Kollegen zu helfen)

- Verschweigung der entfernten Sicherheitseinrichtung gegenüber externen Wartungsprüfern

Zum Zeitpunkt der Prüfungsabnahme durch den TÜV Österreich waren die Schwenkbegrenzer bereits entfernt und wurden sie bis einige Monate nach dem Unfall auch kein einziges Mal verwendet.

Die Eisenbahnbediensteten sind mündlich zu Beginn der Arbeit mit dem SILAD angewiesen worden, „halt vorsichtig“ zu sein.

Auch bei den alljährlich erfolgenden TÜV-Prüfungen waren die Schwenkbegrenzer stets ausgebaut.

- Nichtumsetzung der Bescheidvorschreibungen und Verschweigung des fehlerhaften Bestellvorganges:

Es gab im Genehmigungsbescheid des Sonderfahrzeuges zwei Bescheidauflagen; eine, dass ständig zwei Bediener am SILAD zu sein haben und die zweite, dass bei engeren Gleisbögen mit entsprechenden Erhöhungen nur Schienen bis zu 30 m ab- und aufgezogen werden dürfen.

Keine der beiden Auflagen ist je nach außen (bzw. unten) gedrungen.

Am Unfalltag wurden Schienen der Länge 60 m abgezogen. Es befand sich nur ein Bediener am SILAD-Steuerstand.

Beide Auflagenvorschreibungen hätten in die entsprechenden ÖBB-Normen (Dienstvorschriften, Dienstbehelfe, Handbücher, Richtlinien, Evaluierungspapiere etc.) einfließen müssen, mit denen die Bahnmeister, Gleismeister, BETRA²²¹-Ersteller, SILAD-Bediener etc. im Gleisbauwesen arbeiten (z.B. auch in die ÖBB-ZOV²²² 49).

Auch hätte zwingend angeordnet werden müssen, dass in Folge der abgenommenen Schwenkbegrenzer Arbeiten mit dem SILAD nur zulässig sind, wenn das jeweilige Nebengleis für jeglichen Bahnverkehr gesperrt wird. Da der SILAD aber extra deshalb angeschafft worden ist, um das jeweilige Nebengleis eben nicht sperren zu müssen, kommunizierten die zuständigen Manager des EIU nicht die Tatsache, dass sie ein teures – für Österreich ungeeignetes – Gerät bestellt hatten, welches in vielen Regionen Österreichs ohne Schwenkbegrenzer arbeiten musste, um überhaupt eingesetzt werden zu können.

- Kein Sicherheitsmanagementsystem, kein Dokumentenablagensystem

Der SILAD war entgegen der Vorschrift der §§ 39ff EISB-G nicht ins Sicherheitsmanagementsystem integriert.

Evaluierungsunterlagen zum SILAD gibt es nicht. Das im Strafakt aufliegende Evaluierungsmerkblatt betrifft nicht den SILAD sondern ein anderes Gleisbaugerät.

²²¹ BETRA = Betriebs- und Bauanweisung; hier: Arbeitspapier für die Beteiligten an Gleisbauarbeiten

²²² ZOV = Zusatzbestimmungen für Oberbau- und Verladearbeiten

Eintragungen ins Gerätebuch gab es bis zum strafgegenständlichen Unfall nicht.

Ein Dokumentenablage-system ist ebenfalls nicht vorhanden. Bei ordnungsgemäßer Betriebsführung sollten in einem zertifizierten Unternehmen wie das EIU eines ist, die notwendigen Dokumente übersichtlich geordnet zur jederzeitigen Einsichtnahme bereit aufliegen.

- Keine Ausbildung am Arbeitsmittel, keine Weiterbildungen

Es gibt auch keine Unterlagen zur Einschulung oder sonstigen Schulungen (deshalb, weil es so etwas auch nie gegeben hat).

Der Verfasser dieser Studie fasste diese verbandsrelevanten Tatbestände anlässlich des Todes des Erstangeklagten in einer abschließenden Eingabe an das Gericht und die Staatsanwaltschaft zusammen, welche schloss wie folgt:

„Sehr geehrte Frau Rat, sehr geehrter Herr Staatsanwalt, ich meine, das strafrechtliche Verschulden ist nicht an einzelnen Personen wie dem Zweitangeklagten oder seinen Vorgesetzten festzumachen. Hier hat ein Unternehmensverband als Ganzes versagt. Ich bin davon überzeugt, wird die ... (Anmerkung: das EIU) einmal strafrechtlich zu einer Geldstrafe verurteilt, und muss ein Vorstand hier stellvertretend für das Unternehmen vor Gericht sitzen, wird ein Ruck durch das Unternehmen in Richtung Sicherheit gehen.

So lange nur ausschließlich kleine Arbeitnehmer vor Gericht sitzen, wird sich nichts ändern.“

Die Verbandspflichtverletzungen

Die Verbandspflichtverletzungen sind hier mannigfaltig:

1. Verstöße gegen das **EisbG** liegen vor, insofern als dass **der Genehmigungsbehörde** die dauernde Nichtverwendung der sicherheitsrelevanten Schwenkbegrenzer **verschwiegen** worden ist und das EIU Verstöße gegen das **Sicherheitsmanagementsystem** zu verantworten hat.
2. Verstöße gegen das ArbeitnehmerInnenschutzrecht liegen vor, indem **weder** eine ordnungsgemäße **Einschulung** erfolgte **noch** eine **Weiterschulung**; dies zu keinem Zeitpunkt.
3. Die **Nichtumsetzung von Bescheidauflagen** ist ohne Zweifel ebenfalls eine sicherheitsrelevante Verbandspflichtverletzung.
4. Ein besonderer verbandsrechtlicher Umstand ist jener, dass dem TÜV **bei** den jährlichen, gesetzlich vorgeschriebenen **Prüfungen** des ordnungsgemäßen Zustandes **verschwiegen** worden ist, dass es Schwenkbegrenzer für den SILAD gibt und der SILAD dem TÜV stets ohne Schwenkbegrenzer vorgestellt worden ist.

Risikoerhöhung durch Sorgfaltspflichtverletzung eines Entscheidungsträgers

Die Risikoerhöhung ist klar zu bejahen. Hier sind wesentliche Maßnahmen technischer, organisatorischer und personeller Art unterlassen worden. Auch sind Leitungs- und Aufsichtspflichten verletzt worden; aber auch Koordinationspflichten insofern, als drei Gesellschaften des EIU beteiligt sind. Eine Gesellschaft hält den SILAD, eine andere wartet den SILAD, die dritte arbeitet mit dem SILAD. Keine dieser drei Gesellschaften verfügt allein über alle notwendigen Informationen.

7.8 Unfall vom 09.08.2010 - „Stromunfall“

Hier handelt es sich nicht um einen „klassischen“ Eisenbahnunfall im Sinne der europarechtlichen Definitionen.²²³ Dennoch ist der Fall wegen der Schnittstellenproblematik interessant.

Der vom Verfasser dieser Studie verteidigte Standortleiter eines Wartungsunternehmens wurde angeklagt wegen fahrlässiger Tötung. Mitangeklagt waren der für Elektroinstallationen verantwortliche gewerberechtliche Geschäftsführer und der direkte Vorgesetzte des Klimaanlageunternehmens, das den beim Unfall getöteten Elektroinstallateur zu Gewährleistungsarbeiten entsandt hatte. Der Standortleiter und der gewerberechtliche Geschäftsführer wurden freigesprochen. Der direkte Vorgesetzte erhielt eine FS von 3 Monaten, bedingt nachgesehen auf 3 Jahre. Die Strafsache ist noch nicht rechtskräftig entschieden.

Ein Verbandsverfahren ist nicht eingeleitet worden.

7.8.1 Der Sachverhalt zur Mitarbeitertat

Am 09.08.2010 ereignete sich in einem Unternehmen, das auf die Wartung von Eisenbahnfahrzeugen spezialisiert ist, ein tödlicher Stromunfall. Dieses Wartungsunternehmen hatte im konkreten Fall aber einem Fremdunternehmen – hier handelt es sich um die Herstellerin einer in einem Personenwagen eingebauten Klimaanlage – lediglich Infrastruktur und Strom zur Verfügung gestellt, damit dieses den innerhalb der Gewährleistungsfrist entstandenen Schaden an der Klimaanlage selbständig behebt.

Der Elektroinstallateur dieser Fremdfirma missachtete alle Sicherheitsvorschriften und wurde im Zuge eines Stromschlages getötet.

Der Standortleiter des Wartungsunternehmens stellte sich auf den Standpunkt, dass sein Unternehmen dem gewährleistungspflichtigen Unternehmen nur die Infrastruktur, also die Werkshalle samt Schiene, Oberleitung und Strom zur Verfügung gestellt hat und daher für den Unfall nicht verantwortlich ist. Die Angeklagten des Drittunternehmens verantworteten sich dahingehend, dass der beim Unfall getötete Elektroninstallateur einen schweren Fehler begangen

²²³ Siehe Kapitel 8.2.2 Implementation Guidance for CSIs: Zugkollisionen, Entgleisungen, Unfälle auf Eisenbahnkreuzungen, Unfälle verursacht durch ein in Bewegung befindliches Fahrzeug, Brand