

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