

habe und ihm das Alleinverschulden am Unfall anzulasten sei bzw hilfsweise, dass das Wartungsunternehmen den Strom hätte ausschalten müssen.

Das Strafverfahren gestaltete sich als sehr langwierig aufgrund sehr umfangreicher Gutachten eines elektrotechnischen Sachverständigen.

7.8.2 Die verbandsrechtliche Dimension

- Bereits 1999/2000 gab es einen schweren Stromunfall, bei dem ein Mitarbeiter des Klimaanlageherstellers verletzt worden ist. Der damalige Inhaber des Unternehmens verbot daraufhin Arbeiten an dieser Klimaanlage vom Wagendach aus, weil es trotz abgeschalteter Oberleitung nach wie vor zu Stromüberschlägen kommen kann. Der frühere Unternehmensinhaber ordnete seinerzeit an, Arbeiten an der Klimaanlage nur mehr vom Wageninneren aus vorzunehmen.

Im Zuge eines nachfolgenden Unternehmensverkaufes ging dieses Know-how offenbar verloren. Der beim Unfall getötete Elektroinstallateur hatte bereits einmal mit dem gewerberechtlchen Geschäftsführer einen Mangel an der Klimaanlage vom Wagendach aus behoben und am Unfalltag ging er ein zweites Mal ebenso unfachmännisch vor. Dabei berührte er unabsichtlich einen stromführenden Teil, von dem der Elektroinstallateur irrtümlich annahm, dass er nicht mehr stromführend sei.

- Im Servizierungs- und Wartungshandbuch des Klimaanlageherstellers ist ausdrücklich normiert, dass nach der durchgeführten Fehlersuche, die nur mittels Strom erfolgen kann, der Strom des Wagens abzuschalten ist und zwar in der Form, dass er gegen ein Wiedereinschalten entsprechend abgesichert wird. Der Elektroinstallateur betätigte aber am Unfalltag nicht die Trenn- und Erdungsvorrichtung im Wagen und sicherte diese daher auch nicht gegen ein Wiedereinschalten durch Anbringen eines Vorhangschlosses. Der Elektroinstallateur öffnete lediglich den Schaltkasten und schaltete den Storm für die Klimaanlage und die sogenannte Heizungskiste aus. Der Schaltschrank und Teile des Schaltschranks sind nicht absicherbar gegen unbefugtes Wiedereinschalten.

Die Verbandspflichtverletzungen

Hier liegt die Verbandsverantwortlichkeit nicht bei einem EBU, sondern bei einem Drittunternehmen, der gewährleistungspflichtigen Klimaanlageherstellerin.

Die Klimaanlageherstellerin hat Verstöße gegen das **ArbeitnehmerInnenschutzrecht** zu verantworten. Der getötete Mitarbeiter ist ganz offensichtlich **nicht ordnungsgemäß geschult** worden.

Ihm wurde sowohl ein gefährlicher als auch technisch unzulänglicher Arbeitsvorgang eingelernt. Hier liegt eine unterlassene und wesentliche **personelle Maßnahme** vor.

Unabhängig davon war dem Elektriker das unternehmenseigene Servizierungs- und Wartungshandbuch (unternehmensinterne Anweisung) nicht genügend nahegebracht. Wäre ihm der Inhalt desselben ausreichend vermittelt worden, hätte der Mitarbeiter gewusst, dass er die Trenn-

und Erdungsvorrichtung auszuschalten und durch ein Vorhangschloss gegen Wiedereinschalten zu sichern hat.

Risikoerhöhung durch Sorgfaltspflichtverletzung eines Entscheidungsträgers

Die unterlassene Mitarbeiterschulung war direkt kausal für den Unfall, nicht nur risikoerhöhend. Den Entscheidungsträgern des Verbandes fällt eine Leitungs- und Aufsichtspflichtverletzung zur Last.

Der nichtangeklagte handelsrechtliche Geschäftsführer des Klimagebietes gab in der Schluss-HV (nach Ablauf der Verjährungsfrist ihn und den Verband betreffend) zu, dass er für die Sicherheit im Unternehmen verantwortlich war.

7.9 Unfall vom 09.11.2010 – „Verschub auf Nebenanschlussbahn“

Der vom Verfasser dieser Studie verteidigte Triebfahrzeugführer wurde angeklagt wegen fahrlässiger Tötung (§ 80 StGB) und ist in zwei Instanzen rechtskräftig verurteilt worden. Eine Anregung an die Generalprokuratur zur Erhebung einer Nichtigkeitsbeschwerde zur Wahrung des Gesetzes wegen zu unrecht erfolgter Verurteilung läuft.

Das Verbandsverfahren gegen das integrierte EBU, welches der Dienstgeber des Triebfahrzeugführers und des getöteten Spitzenverschiebers ist, wurde frühzeitig eingestellt. Eine Einstellungsbegründung ist nicht erfolgt. Die staatsanwaltschaftlichen Motive für die Einstellung sind somit nicht bekannt, ob also aus Sicht der Anklagebehörde keine Organisationsmängel vorliegen oder weil die Argumentation des belangten Verbandes übernommen worden ist, dieses EBU sei direkt durch den Landeshauptmann geführt und sei folglich nicht Normadressat des VbVG (was unrichtig wäre, siehe Kapitel 6.5.2).

Dieser Eisenbahnunfall war Gegenstand der Anfragebeantwortungen vom 20.11.2012 (Kapitel 5.5) und 16.04.2013 (Kapitel 5.6).

7.9.1 Der Sachverhalt zur Mitarbeitertat

Der Triebfahrzeugführer führte gemeinsam mit dem später getöteten Verschubmeister/Spitzenverschieber auf einer Nebenanschlussbahn Verschubarbeiten für ein Automobilzulieferunternehmen durch. Die letzte Tätigkeit in der Dienstschicht war die endgültige Zusammenstellung eines Güterzuges zur Beladung durch die Mitarbeiter des Automobilzuliefernehmens. Der Unfall ereignete sich in der 13. Arbeitsstunde unmittelbar vor Arbeitsschluss im Rahmen der letzten Verschubbewegung dieses langen Arbeitstages.

Der **Spitzenverschieber**, offenbar bereits komplett übermüdet, stand bei diesem geschobenen Verschub als Spitzenverschieber am vordersten Wagen. Wie sich aufgrund der Aussage eines Mitarbeiters des Automobilzuliefernehmens rekonstruieren ließ, beobachtete der Spitzenverschieber den Verschubweg nicht, sondern stand **vorschriftswidrig** rücklings zur