

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 Klimagebäudes 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 Automobilzulieferunternehmens. 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 Automobilzulieferunternehmens rekonstruieren ließ, beobachtete der Spitzenverschieber den Verschubweg nicht, sondern stand **vorschriftswidrig** rücklings zur

Fahrtrichtung. Dennoch gab er dem Triebfahrzeugführer ständig (alle 3 – 5 Sekunden) den Befehl „Herkommen“.

Der Triebfahrzeugführer hatte keine Sicht und konnte er aufgrund der ca. 450 m langen Vershubgarnitur im Zusammenhang mit der bestehenden Dunkelheit zu keinem Zeitpunkt die aktuelle Position der Vershubspitze abschätzen. Aufgrund eines „unguten Gefühls“ leitete er dennoch eine Schnellbremsung ein, weil sich der Triebfahrzeugführer trotz des ständigen „Herkommens-Befehls“ dachte, dass die Vershubspitze schon in dem Bereich der Mattengleise²²⁴, auf denen Verladearbeiten stattfinden können, einfahren könnte. Trotz dieser Schnellbremsung überfuhr die Vershubgarnitur den Feststellprellbock.

Der Spitzenverschieber erkannte bis zu seinem Tod die Gefahr nicht. Er sprang nicht ab, sondern wurde zwischen Spitzenwagen und Verladeregalen, die hinter dem Feststellprellbock situiert waren, eingeklemmt und verstarb noch an der Unfallstelle.

Das OLG B warf im Berufungsverfahren dem Triebfahrzeugführer vor, er hätte sich die Bedienungsanweisung für den Betrieb der Nebenanschlussbahn selbstständig durchsehen müssen. Das habe er unterlassen (er ist diesbezüglich nie vom EBU unterwiesen worden). Aus der Bedienungsanweisung ergebe sich eine Maximalgeschwindigkeit von 5 km/h. Bei einer solchen Geschwindigkeit wäre es nicht zum tödlichen Unfall gekommen. Die Unfallsausgangsgeschwindigkeit habe nämlich 19 km/h betragen.

Tatsächlich hat das Berufungsgericht die Bedienungsanweisung für die Nebenanschlussbahn in Bezug auf die dort geltenden Höchstgeschwindigkeiten nicht richtig verstanden. Das Berufungsgericht führt zwar in seiner Berufungsentscheidung aus, dass der Angeklagte und dessen vorgesetzter Betriebsleiter ausgesagt haben, dass im Unfallsbereich eine Unfallsbeschränkung von 5 km/h nicht bestanden hätte. Das Berufungsgericht hat zwar auch die Stellungnahme des VAI an die Staatsanwaltschaft G, mit der vom VAI sachkundig erfolgten Einvernahme jenes Betriebsleiters verlesen, hat sich aber auch von jenen sachkundigen Ausführungen nicht leiten lassen. (Hier handelt es sich im Übrigen um jene Stellungnahme des VAI vom 27.02.2012, die in der Anfrage der Abgeordneten Albert Steinhauser (G) Freundinnen und Freunde vom 20.09.2012 und in der Anfrage der Abgeordneten Anton Heinzl (SPÖ) Genossinnen und Genossen vom 19.02.2013 thematisiert und die die Bundesministerin für Justiz mit der Anfragebeantwortung vom 20.11.2012 und 16.04.2013 dahingehend beantwortet hat, dass im Hinblick auf ein zuvor in diesem Strafverfahren erstattetes Sachverständigengutachten die Eingabe des VAI von einem „fachkundigen Insider innerhalb von zwei Tagen jedenfalls“ geprüft werden konnte.²²⁵)

²²⁴ Ein Mattengleis ist ein in eine feste Fahrbahn integriertes Gleis, sodass nur der Schienenkopf in der Ausprägung einer Rillenschiene sichtbar ist. Der restliche Teil der Schiene (Schienensteg und Schienenfuß) sowie die Schwellen liegen unter der festen Fläche. Mattengleise werden in Verladebereichen verwendet, sodass Straßenfahrzeuge, Hubstapler etc. anstandslos über die Schienen fahren können.

²²⁵ siehe Kapitel 5.4 und 5.5

Das Berufungsgericht begründete seine Ansicht, weshalb im Unfallsbereich eine Geschwindigkeit von maximal 5 km/h gegolten habe damit, dass in der Nebenanschlussbahn die Wortfolge zu Punkt 2 der Bedienungsanweisung „*Verkehrszulässigkeit bis zur Wagenübergabestelle v_{max} 5 km/h*“ dahingehend zu verstehen sei, dass auf der gesamten Nebenanschlussbahn eine Höchstgeschwindigkeit von 5 km/h einzuhalten sei.

Das OLG B führte in seinem Urteil vom 31.07.2012 wörtlich aus: *„Die Feststellungen der im Bereich der Gleise 7p und 7ap festgelegten höchstzulässigen Vershubgeschwindigkeit gründen sich auf eine am Wortlaut, an der Systematik und Entstehungsgeschichte sowie am Regelungszweck orientierte Auslegung des Bedeutungsinhaltes der (unstrittig) am 01. Jänner 2007 in Kraft getretenen Bedienungsanweisung für die Nebenanschlussbahnen der Firma M im Werk A. Denn die die "Nebenanschlussbahn km 0,714" (Punkte 4.1 und 5.1) und "Nebenanschlussbahn km 1,163" (Punkte 4.2 und 5.2) untergliedernden Kapitel werden zunächst die Kapitel "Allgemeines" (Punkt 1), "Verkehrszuverlässigkeit bis zur Wagenübergabestelle (Punkt 2)... vorangestellt, woraus nach allgemeinem Sprachverständnis auch der beide Nebenanschlussbahnen gleichermaßen betreffende Regelungsinhalt der Punkte 1, 2 und 3 zu schließen ist.“*

Bei „verständiger Lesart“ gäbe es keinen Zweifel, dass im Unfallsbereich eine Höchstgeschwindigkeit von 5 km/h galt. Die widersprechende Bestimmung, dass im Punkt 5.2 für die Nebenanschlussbahn km 1,163 das Gebot des Fahrens auf Sicht normiert wird, bewog das Berufungsgericht nicht, doch den Meinungen des VAI, des Betriebsleiters und des Angeklagten zu folgen.

Trotz der Erklärungen der Verteidigung setzte sich das Berufungsgericht mit den Begriffen „Wagenübergabestelle“ und „Verkehrszulässigkeit“ nicht auseinander. Hätte sich das Berufungsgericht damit näher befasst, hätte es erkannt, dass eben tatsächlich nur von Beginn der Nebenanschlussbahn bis zur Wagenübergabestelle eine Geschwindigkeit von 5 km/h verfügt ist und auf der Nebenanschlussbahn km 1,163, auf der sich der Unfall ereignet hat, lediglich die Bestimmungen des Fahrens auf Sicht gilt.

Gemäß § 7 EisbG dienen Anschlussbahnen dem Verkehr eines oder mehrerer Unternehmen und stehen mit den öffentlichen Bahnen in unmittelbarer oder zumindest mittelbarer Verbindung, sodass jedenfalls ein Übergang von Schienenfahrzeugen stattfinden kann. Dieser Übergang findet statt in der Wagenübergabestelle. Die Wagenübergabestelle ist also jene Stelle, zu welcher Triebfahrzeuge und Wagen öffentlicher Eisenbahnen „zulässig“ einfahren können und dürfen. Anschlussbahnen sind in der Regel schwächer dimensioniert. Ist dies tatsächlich der Fall, ist natürlich in der Betriebsvorschrift für die jeweilige Nebenanschlussbahn verpflichtend zu regeln, mit welchen Einschränkungen die Verkehrszulässigkeit bis zumindest zur Wagenübergabestelle möglich ist.

Auf öffentlichen Eisenbahnen verkehren eben auch Fahrzeuge großer Dimensionierung mit den für öffentliche Eisenbahnen höchstzulässigen Abmessungen, Radsatzlasten, Achslasten und Fahrzeuggewichten. Ist nun eine Anschlussbahn schwächer dimensioniert, kann ein längeres

und/oder schwereres Fahrzeug das Schienennetz der Anschlussbahn entweder gar nicht befahren oder irreparabel beschädigen. Aufgrund der Bestimmung des § 7 EibG ist aber die Anschlussbahn zumindest bis zur Wagenübergabestelle so zu bauen und instand zu halten, dass jedenfalls Fahrzeuge des öffentlichen Schienennetzes mit kleinen Dimensionierungen bis zur Wagenübergabestelle einfahren können.

Der Triebfahrzeugführer ist somit zu Unrecht verurteilt worden.

7.9.2 Die verbandsrechtliche Dimension

Die Verbandspflichtverletzungen

1. Gemäß dem die Nebenanschlussbahnen genehmigenden Bescheid war durch **Auflagen** auf der gesamten Strecke eine Höchstgeschwindigkeit von 20 km/h verfügt, weiters auf den letzten 50 Metern der Mattengleise eine Höchstgeschwindigkeit von 5 km/h. Beides ist **nicht in der Bedienungsanweisung umgesetzt** worden (Leitungspflichtverletzung).
2. Eine **Schulung/Unterweisung** der Eisenbahnbediensteten über den Inhalt der Bedienungsanweisung ist **nie erfolgt**. Insofern liegt hier eine Verletzung von Arbeitnehmerschutzvorschriften vor (unterlassene personelle Maßnahme und Aufsichtspflichtverletzung).
3. Auch ist zu beachten, dass aufgrund der speziellen Ausnahmestimmungen für EBU die überlange **Arbeitszeit von 13 Stunden** am Stück zwar keinen Verstoß gegen das AZG darstellt. Allerdings hat ein Arbeitgeber die Ermüdung seiner Mitarbeiter bei so langen Arbeitszeiten zu berücksichtigen. Er muss also bei so langen Arbeitszeiten einerseits ganz besonderes **Gewicht auf Sicherheitsschulungen** legen **und** andererseits während des langen Dienstes im Rahmen der Dienstaufsicht für eine **Überprüfung der Diensttauglichkeit** sorgen. Dies hat das EBU unterlassen. Triebfahrzeugführer und Verschubleiter waren in den 13 Stunden vollkommen unbeaufsichtigt (Aufsichtspflichtverletzung).
4. Schlußendlich ist bei geschobenen Verschüben dem Mitarbeiter an der Spitze ein **Luftbremskopf** zur Verfügung zu stellen. Mit einem Luftbremskopf - vor Beginn der ersten Verschiebung an der Hauptluftleitung des vordersten Wagens angekuppelt - kann der Spitzenverschieber in aufrechter Haltung bequem die Hauptluftleitung im Gefahrenfall durch Ziehen einer (meist) Betätigungsleine öffnen. Dadurch strömt die Druckluft aus der Hauptluftleitung aus und die Bremsbacken legen an. Der Zug wird je nach Intensität der Betätigung mehr oder minder scharf abgebremst. Das **Arbeitsmittel** Wagen bzw. Zug wird dadurch **sicher** (Leitungs- und Aufsichtspflichtverletzung).

Risikoerhöhung durch Sorgfaltspflichtverletzung eines Entscheidungsträgers

Der Triebfahrzeugführer hat ohnedies nur eine Geschwindigkeit von 19 km/h eingehalten. Insofern

ist die Verletzung der Bescheidaufgabe „Höchstgeschwindigkeit von 20 km/h“ in der mangelhaften Bedienungsanweisung nicht kausal für den Unfall.

Wohl aber ist die Nichtumsetzung der v_{max} 5 km/h in der Bedienungsanweisung für den Bereich der Mattengleise (unterlassene organisatorische Maßnahme) als risikohöherer Umstand zu betrachten. Dies, in Verbindung mit der unterlassenen Schulung erfüllt auf Seiten des EBU die tatbestandmäßige, rechtswidrige und schuldhaftige Tatbegehung.

Dem allfälligen Entlastungsversuch des EBU, der Spitzenverschieber hätte sich auch bei rechtskonformen Verhalten des EBU (Umsetzung der Bescheidaufgaben in die Bedienungsanweisung, Schulung, Dienstaufsicht, Beigebung eines Luftbremskopfes) genauso gleichgültig verhalten, nämlich mit dem Rücken zum Verschiebziel stehend, wäre angesichts dessen, dass der Gesetzgeber nur eine Risikoerhöhung für die Verwirklichung des Tatbestandes vorsieht, kein Erfolg beschieden.

7.10 Unfall vom 11.10.2010 – „Rübentransporter“

Der vom Verfasser dieser Studie verteidigte Verschiebemeister/Fahrzeugprüfer war angeklagt wegen mehrfacher, schwerer Körperverletzung (§ 88 Abs. 1 und 4 1. DF StGB).

Der Freispruch in I. Instanz wurde rechtskräftig.

Ein Verbandsverfahren ist bisher nicht eingeleitet worden.

7.10.1 Der Sachverhalt (zur Mitarbeitertat)²²⁶

Ca. 30 km nach Abfertigung eines „Rübentransportes“ durch den beschuldigten Verschiebemeister, gleichzeitig auch Fahrzeugprüfer, öffnete sich während der Durchfahrt im Bahnhof H die Klappe eines Güterwagens. Durch die heraus fallenden Rüben wurden mehrere Personen teilweise schwer verletzt.

7.10.2 Die verbandsrechtliche Dimension

Der Unfall lässt sich auf mehrere vom EIU und dem beteiligten EVU zu verantwortende Umstände zurückführen:

- Einsparung von Wagenmeistern und Beschäftigung von nicht entsprechend qualifizierten sogenannten Fahrzeugprüfern (lediglich eine Einschulung über die Dauer von sechzehn Stunden);
- Schlechte Wartung der Güterwagen in einem ausländischen Werk, dadurch entstandenes willkürliches Öffnen des Türverschlussystems während der Fahrt (Die schlechte Wartungsqualität der Schüttgutwagen war dem EIU aufgrund von Warnungen seitens des Betriebsrates und der Presse bekannt.);

²²⁶ Hier liegt - wie auch durch den Freispruch bestätigt - keine Mitarbeitertat iS des VbVG vor, sondern tatsächlich eine (direkte) Entscheidungsträgertat iS § 3 Abs 2 VbVG