

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** (Leistungs- 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)<sup>226</sup>

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.);

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