

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 risikoerhöhender 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

- Versagen des Sicherheitsmanagementsystems, normiert im Eisenbahngesetz;
- Fehlen von gesetzlichen Prüfintervallen für Fahrzeuge des Eisenbahnverkehrs;
- Fehlen einer „Eisenbahnpolizei“.

Die Verbandspflichtverletzungen

Dass es im Eisenbahnwesen so wie im Straßenverkehrswesen kein „Prüfpickerl“ gibt und auch keine Polizei, die die Verkehrstauglichkeit der Fahrzeuge überwacht und sich der Eisenbahngesetzgeber darauf verlässt, dass die EVU ihrer gesetzlichen Verpflichtung nur verkehrssichere Fahrzeuge einzusetzen, auch nachkommen, ist ein Missstand. Für diesen ist aber das EVU nicht verantwortlich.

Das EVU hat aber den Missstand – also die fehlenden behördlichen Kontrollen – ausgenützt, um unter Inkaufnahme von Sicherheitsproblemen Kosten einzusparen; einerseits durch **Auslagerung von technischen Wartungen offenbar zweifelhafter Qualität** ins Ausland, andererseits durch den massiven **Abbau qualifizierten eigenen Prüfpersonals** (in erster Linie Wagenmeister). Somit liegt hier eine Verbandspflichtverletzung (Leitungspflicht- und Aufsichtspflichtverletzung) vor, die sich auf unterlassene technische und personelle Maßnahmen zurückführen lässt.

Risikoerhöhung durch Sorgfaltspflichtverletzung eines Entscheidungsträgers

Zwar verfügt das EVU über ein offizielles Sicherheitsmanagementsystem und ein Wagenuntersuchungskonzept iS des EisbG (§ 39). Dieses ist aber – wie der Unfall zeigt – wohl unzureichend. Wie im Strafverfahren hervorgekommen, gibt es wegen Verschleiß immer wieder das Problem aufgehender Türen während der Fahrt. Da dies aber meist auf offener Strecke erfolgt und niemand verletzt wird, werden solche Anstände vom EVU gar nicht registriert. Diese Ladegutverluste werden nur einer versicherungsrechtlichen Lösung zugeführt ohne organisatorische und technische oder gar personelle Konsequenzen. Dies bedingt aber – gerade in Hinblick darauf, dass es nicht nur einzelne unglückliche Zufälle sind, die zum Aufgehen der Türen führen, sondern gehäufte Anstände, jedenfalls einige Male pro Jahr – eine Verbandspflichtverletzung. Das EVU nimmt das unbeabsichtigte Aufgehen von Türen und den damit einhergehenden Ladegutverlust in Kauf, weil es nur ein unglücklicher Zufall wäre, sollten ausnahmsweise auf einem Bahnsteig wartende Personen verletzt werden. Ansonsten ist nicht mit einer Personengefährdung zu rechnen.

Dennoch wird hier, auch wenn von der statistischen Erwartung relativ gering, seitens der Entscheidungsträger eine Gefahrenquelle akzeptiert. Weder wird die Aufsicht verstärkt (Aufsichtspflichtverletzung), noch das Wagenuntersuchungskonzept entsprechend angepasst (Leitungspflichtverletzung, die Ausfluss unterlassener technischer Maßnahmen ist).

7.11 Unfall vom 26.02.2011 - „Auffahrunfall“

Der vom Verfasser dieser Studie verteidigte Triebfahrzeugführer sowie eine Fahrdienstleiterin eines EIU wurden angeklagt wegen fahrlässiger Gemeingefährdung (§ 177 Abs 1 StGB).