

- Versagen des Sicherheitsmanagementsystems, normiert im Eisenbahngesetz;
- Fehlen von gesetzlichen Prüfindervallen 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).

Das Strafverfahren endete mit einer Diversion gegen den Triebfahrzeugführer des EVU und die Fahrdienstleiterin des EIU.

Gegen das EIU wurde aufgrund der Anzeige des Verfassers dieser Studie ein Verbandsverfahren eingeleitet.

7.11.1 Der Sachverhalt zur Mitarbeitertat

Der Triebfahrzeugführer überstellte im Rahmen einer abschließenden Verschubfahrt einen ca. 650 Meter langen Ganzzug vom E-Hafen zum Bahnhof E und fuhr bei Dunkelheit mit einer um 2 km/h überhöhten Geschwindigkeit (bezogen auf das Gebot des Fahrens auf Sicht, welches im Verschub gilt) auf eine auf der Strecke abgestellte, unbeleuchtete, ebenfalls sehr lange Garnitur auf, wodurch er sich und den beim EIU angestellten Verschubleiter schwer verletzte.

Zuvor hatte die Fahrdienstleiterin des EIU dem Verschubleiter die ausdrückliche Erlaubnis gegeben, in den Bahnhof E einzufahren („*Du fahrst auf 210 und dann bleibst stehen, ok!*“). Sie hatte aber übersehen, dass sich im Bahnhof E auf Gleis 206 noch eine ca. 600m abgestellte Garnitur befindet. Aufgrund der Überlänge der abgestellten Garnitur stand diese aber noch auf dem mehr als 500 m langen Isolierabschnitt, hatte somit diesen Haltefallabschnitt²²⁷ noch nicht freigefahren und somit konnte das Verschubsignal VA nicht wieder auf Verschubverbot zurückfallen. Auf die Rotausleuchtung auf ihrem Schaltpult hat sie nicht geachtet. Die Fahrdienstleiterin vergaß in der Folge die Fahr-/Verschubstraße zu stellen, sodass die Straße auf Gleis 206 eingestellt blieb.

Der Triebfahrzeugführer und der am Führerstand mitfahrende Verschubleiter trafen das Verschubsignal VA in der Stellung „Verschubverbot aufgehoben“ an und gingen davon aus, dass die Fahrdienstleiterin das Signal extra für sie gestellt habe. Das war nicht der Fall. Es kam zum Auffahrunfall.

Das BG E erklärte nach Gutachtenserstattung, eine diversionelle Erledigung aufgrund des schweren organisatorischen Mitverschuldens des EIU anbieten zu können.

Der Triebfahrzeugführer ist diversionell deshalb zu einer Geldbuße verurteilt worden, weil die Fahrt vom E-Hafen in den Bahnhof E noch formell eine Verschubfahrt darstellte. Er hätte beim Bahnhof E nur noch die ARTIS-Wagenpapiere²²⁸ erhalten müssen. Weil formell die Fahrt daher noch als

²²⁷ Verschubsignale werden über eine gesonderte Schalthandlung des Fahrdienstleiters für eine ganz bestimmte Verschubfahrt von der „normalen“ Stellung „Verschubverbot“ auf „Verschubverbot aufgehoben“ gestellt. Nach dem Passieren des Verschubteiles muss das Verschubsignal automatisch wieder auf „Verschubverbot“ zurückfallen. Natürlich soll dies erst erfolgen, wenn der letzte Wagen das Verschubsignal passiert hat. Daher wird eine Kontaktstelle im Abstand von ca. einer Wagenlänge hinter dem Verschubsignal eingebaut (=Isolierabschnitt/Haltefallabschnitt). Passiert der letzte Wagen diese Kontaktstelle/diese Isolierung, fällt durch einen Impuls das Verschubsignal auf „Verschubverbot“ zurück.

²²⁸ ARTIS ist ein Betriebssystem zur elektronischen Zugdatenerfassung. Der Ausdruck sind die ARTIS-Wagenpapiere, die dem TFzF mitgegeben werden.

Verschubfahrt galt, galt für ihn das Fahren auf Sicht und die Geschwindigkeit von 22 km/h war um 2 km/h zu hoch.

Aber auch das Verschulden der Fahrdienstleiterin war aufgrund des oben dargestellten Sachverhaltes evident, sodass sie ebenfalls die in der fortgesetzten Hauptverhandlung nach Gutachtenserstattung angebotene Diversion annahm.

7.11.2 Die verbandsrechtliche Dimension

- Zum Unfall ist es deshalb ursächlich gekommen, weil das EIU schon vor Jahren anlässlich der Versetzung des Verschubsignales VA um knapp 500 Meter den Haltefallabschnitt irrtümlich nicht mitversetzt hat.

Dadurch wuchs der Haltefallabschnitt von ursprünglich 50 Meter auf 540 Meter an. In der Betriebsstellenbeschreibung wurde nichts verändert, sodass es den Anschein hatte, als ob der Haltefallabschnitt nach wie vor die üblichen 50 Meter habe.

- Das EIU hat keine Abnahmeprüfung veranlasst und hat trotz Protesten des Verschubpersonals wegen der geschaffenen gefährlichen Situation (Verschubsignal kann nicht auf Stellung „Verschubverbot“ zurückfallen) jahrelang nichts unternommen, die Situation durch eine einfache bauliche Maßnahme (alte Isolierstelle ausbauen und beim verlegten Signal einbauen) zu entschärfen.
- Eine weitere Unfallursache war die mangelnde künstliche Ausleuchtung im Unfallbereich. Gemäß Betriebsstellenbeschreibung sind die Fahrten vom E-Hafen zum Bahnhof E als Verschubfahrten deklariert. Dies bedeutet, der Triebfahrzeugführer hat auf Sicht zu fahren. Gemäß dem im Strafverfahren erstatteten Gutachten lagen fahrdynamisch aber bereits die Eigenschaften einer Zugfahrt vor. Aufgrund der Länge des Zuges und der Steigung war es zwar dem EIU erlaubt, in der Praxis allerdings eine Zumutung an den Triebfahrzeugführer, Züge auf Sicht fahren zu lassen.

Noch vor der diversionellen Erledigung hat das EIU den Haltefallabschnitt von 500 m wieder auf knapp 30 m verkürzt und hat auch für eine Beleuchtung im Unfallbereich gesorgt.

Die Verbandspflichtverletzungen

1. Die verpflichtende **Abnahmeprüfung gemäß § 37 ASchG iVm § 38 EisbAV** (wesentliche bauliche Änderung) wurde **unterlassen**²²⁹. Somit blieb der **technische Fehler** des überlangen Isolierabschnittes **unentdeckt**.

Außerdem ist die neue Situierung des Verschubsignales VA in der Betriebsbeschreibung nicht graphisch umgesetzt worden.

²²⁹ Parallele zum Unfall vom 09.10.2009 - fehlerhafte Sicherung des Isolierstoßes (Kapitel 7.6)

2. Das EIU hätte im Unfallbereich entweder für eine **künstliche Beleuchtung** sorgen müssen **oder** aber kostenmäßig neutral in der Betriebsstellenbeschreibung die Verpflichtung zur verbindlichen **Verschubwegfreimeldung**²³⁰ vorschreiben müssen, um die Gefahr von Auffahrunfällen zu reduzieren.

Gemäß §§ 19 Abs. 1 Z. 2, 24 Abs. 1 ASchG und § 11 EisbAV muss der Verschubbereich künstlich beleuchtet sein. Letztere Maßnahme hat das EIU aus Kostengründen unterlassen und wohl auch deshalb, weil die Verschubfahrt ja ohnedies nur formell als solche galt.

3. Der jahrelange Missstand ist bis zum Unfall nicht abgestellt worden. Dies bedeutet, dass die Entscheidungsträger ihrer **Aufsichtspflicht nicht nachgekommen** sind.

Sogar auf Proteste der Belegschaft wurde nicht adäquat reagiert.

Risikoerhöhung durch Sorgfaltspflichtverletzung eines Entscheidungsträgers

Die Fehler des Triebfahrzeugführers und der Fahrdienstleiterin wären folgenlos geblieben, wenn das Verschubsignal wieder auf die Stellung „Verschubverbot“ zurückgefallen wäre. Denn dann wäre der Ganzzug beim Verschubsignal zum Stehen gekommen.

Der Verschubleiter hätte bei der Fahrdienstleiterin nachgefragt, weshalb nun das Verschubsignal auf „Verschubverbot“ steht, wenn sie doch die Fahrt bis zum Bahnhof E zugelassen hat. Darauf hätte die Fahrdienstleiterin am Stellpult die Rotausleuchtung durch den langen, abgestellten zweiten Ganzzug bemerkt und dass sie ganz vergessen hat, eine neue Straße zu stellen. Aber auch wenn sie nach wie vor die Rotausleuchtung nicht wahrgenommen hätte, hätte sie technisch gar keine neue Straße stellen können, solange der zweite Ganzzug noch in die Straße des anderen Zuges hineinragte. Es wäre niemals zum Unfall gekommen.

Das Organisationsverschulden auf Seiten der Entscheidungsträger des EIU in Form einer Leitungspflicht- und zusätzlich einer Aufsichtspflichtverletzung war direkt ursächlich für den Unfall.

7.12 Unfall vom 04.11.2011 – „entgleister Zweiwegebagger“

Dieses Strafverfahren befindet sich im Stadium des Ermittlungsverfahrens. Die zuständige Staatsanwaltschaft ermittelt gegen das EIU, zwei vom Verfasser dieser Studie verteidigte Bahnmeister²³¹ und neuerdings auch gegen eine höherrangige Führungskraft des EIU.

²³⁰ Im Verschub hat der TFzF grundsätzlich auf Sicht zu fahren. Er hat im Verschubweg stets mit Hindernissen - in erster Linie - anzukuppelnden Eisenbahnfahrzeugen - zu rechnen. Bei den ÖBB darf die Geschwindigkeit im Verschub 20 km/h nicht übersteigen. Erteilt der FdL aber ausdrücklich eine verbindliche Verschubwegfreimeldung, die eines besonderen formellen Wortlautes bedarf und vom Verschubleiter/TFzF wörtlich zu wiederholen ist, muss nicht auf Sicht gefahren werden. Die Höchstgeschwindigkeit darf dann (im Bereich der ÖBB) 40 km/h erreichen

²³¹ Ein Bahnmeister ist ein speziell für den Bau und die Erhaltung des Gleisoberbaues ausgebildeter Eisenbahnbediensteter