

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