

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**<sup>230</sup> 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 Bahnmeister<sup>231</sup> und neuerdings auch gegen eine höherrangige Führungskraft des EIU.

---

<sup>230</sup> 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

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

### 7.12.1 Der Sachverhalt der Mitarbeitertat

Am 04.11.2011 wurden zwei im Führerhaus eines Zweiwegebaggers sitzende Personen infolge Entgleisens dieses Zweiwegebaggers getötet. Der Bediener des Zweiwegebaggers war ein Bediensteter eines dritten Unternehmens (Baggerunternehmen). Die zweite getötete Person war Eisenbahnbediensteter des EIU, welcher mit den auf der Baustelle arbeitenden Kollegen über Funk Anweisungen erhielt und diese dem Zweiwegebagger weitergab.

Der Zweiwegebagger war mit dem Abziehen von Gleisen - also mit dem Abladen von Gleisen - von einem Oberbauwagen auf das Gleisbett beschäftigt. Der Unfall ereignete sich zur Nachtzeit. Die Staatsanwaltschaft wirft den Beschuldigten vor:

- Das Schienenabziehen ausschließlich mit der Beleuchtung des Zweiwegebaggers sei nicht erlaubt gewesen. Es hätte eine zusätzliche Beleuchtungsanlage installiert werden müssen.
- Der Zweiwegebagger hätte statt der montierten Zweischalenschaufel eine Schienengreifzange verwenden müssen. Die diesbezügliche Vorschrift sei missachtet worden. Wäre am Zweiwegebagger eine Schienengreifzange montiert gewesen, wäre diese aufgrund ihres leichteren Gewichtes nicht in der Lage gewesen, den Zweiwegebagger zur Entgleisung zu bringen. Aufgrund der schweren Zweischalenschaufel sei es aber zuerst zu einem Kippen nach unten und nach Verlust der gerade gehaltenen Schiene zu einem jähen Aufsteigen des Zweiwegebaggers gekommen. Dies habe die Entgleisung ausgelöst, wodurch der Zweiwegebagger in weiterer Folge sich mehrmals überschlagend über die steile Böschung fiel.

### 7.12.2 Die verbandsrechtliche Dimension

Das Ermittlungsverfahren befindet sich im Stadium der Gutachtenserstellung. Das EIU und die Bahnmeister bringen derzeit entlastende Umstände, versehen mit Beweismitteln vor. Es scheint so zu sein, dass der Zweiwegebagger des Auftragnehmers defekt war. Damit könnte eine Verbandspflichtverletzung des Baggerunternehmens indiziert sein.

Die Anklagebehörde wirft bisher vor, dass das EIU seine Mitarbeiter eigene Dienstvorschriften nicht einhalten lasse (Leitungspflichtverletzung) bzw. deren Einhaltung nicht überprüfe (Aufsichtspflichtverletzung). Das Baggerunternehmen ist (bisher) nicht im Visier der Anklagebehörde.

Es können derzeit noch keine Analysen zur Sorgfaltspflichtverletzung und Risikoerhöhung gezogen werden.