

7.13 Unfall vom 11.12.2011 – „Dienstanweisung zur Ausschaltung einer Sicherheitseinrichtung“²³²

Der vom Verfasser dieser Studie verteidigte Triebfahrzeugführer ist angeklagt wegen fahrlässiger Gemeingefährdung (§ 177 Abs. 1 StGB). Ein Urteil steht noch aus.

Ein Verbandsverfahren ist bisher nicht eingeleitet worden.

7.13.1 Der Sachverhalt zur Mitarbeitertat

In diesem Gerichtsverfahren (Hauptverhandlungsstadium) wird dem vom Verfasser dieser Studie verteidigten Triebfahrzeugführer vorgeworfen, ein Haltesignal übersehen und daher mit dem am selben Gleis entgegenkommenden Regionalzug zusammengestoßen zu sein.

Der Triebfahrzeugführer steht zu seiner rechtswidrigen Tat (Vergessen, dass das Ausfahrsvorsignal auf ein möglicherweise auf Halt stehendes Ausfahrtsignal aufmerksam machte), reklamiert aber mangelnde subjektive Sorgfaltswidrigkeit für sich. Ein arbeitspsychologisches Gutachten wurde wegen der speziellen zum Unfallszeitpunkt geltenden Situation seitens des Gerichtes in Auftrag gegeben.

7.13.2 Die verbandsrechtliche Dimension

Der Triebfahrzeugführer hat zweifellos einen menschlichen Fehler begangen. Die kausalen Ursachen für den Unfall sind aber von seiner Arbeitgeberin, einem EVU, und dem EIU, dessen Trasse durch das EVU benutzt worden ist, gesetzt worden.

- Zum einen war der Unfallsbereich nachweislich sowohl dem EIU als auch dem EVU als besonderer Gefahrenpunkt seit Jahren bekannt. Es hätte daher zur Erfüllung des Standes der Technik so wie dies in Deutschland hoheitlich verfügt ist, ein sogenannter 500-Hz-Magnet²³³ aufgrund der Vorschriftenlage zwingend installiert werden müssen. Dies ist aus Kostengründen bisher unterblieben. Wäre dieser 500-Hz-Magnet installiert gewesen, wäre es nicht zum Unfall gekommen.
- Außerdem hatte der Triebfahrzeugführer die Dienstanweisung des EVU „vorzeitige Befreiung aus 1.000 Hz Geschwindigkeitsüberwachungen“ zu beachten. Gemäß dieser

²³² Parallelen zum Unfall vom 26.07.2007 - „ZAML-Irrtum“ in Kapitel 7.3

²³³ 500-Hz-Magnete bilden mit 1000-Hz-Magneten und 2000-Hz-Magneten die sogenannte induktive **Punktförmige Zugbeeinflussung (PZB)**, auch Indusi genannt. Hauptaufgabe der PZB ist durch Zwangsbremungen eine unzulässige Vorbeifahrt an einem Halt zeigenden Signal zu verhindern.

Im konkreten sichern 500-Hz-Magneten das Wiederanfahren nach vorausgegangenem Halt an einer Haltestelle (Bahnhof) insofern ab, dass eine Zwangsbremung eingeleitet wird, wenn der TFzF (zu schnell) gegen ein haltzeigendes Signal anfährt, weil er vergessen hat, dass ihm ein Vorsignal idR einige Kilometer vorher durch einen „Vorsicht zeigenden Begriff“ die mögliche Haltstellung eines Signales angezeigt hat.

Dienstanweisung hatte der Triebfahrzeugführer den installierten 1.000-Hz-Magneten²³⁴ außer Funktion zu setzen. Hätte der Triebfahrzeugführer diese Dienstanweisung nicht beachtet, wäre es ebenfalls nicht zum Unfall gekommen.

Im Zuge des Strafverfahrens hat sich aufgrund der Erhebungen des VAI herausgestellt, dass diese Dienstanweisung vom EVU gesetzwidrig erlassen worden ist. Die gemäß EisbG vorgeschriebene eisenbahnbehördliche Genehmigung ist nie eingeholt worden. Mittlerweile ist diese Dienstanweisung aufgrund einer Maßnahme des VAI außer Kraft gesetzt worden.

- Weiters ist es zum Unfall nur deshalb gekommen, weil das Schutzsignal²³⁵ unmittelbar vor dem Triebfahrzeugführer, der im Bahnhof B einen fahrplanmäßigen Stopp hatte, auf einen freizeigenden Begriff eingestellt war, während das 80 Meter dahinter befindliche Zwischensignal²³⁶ „Halt“ signalisierte.

Für die Entfernung des Schutzsignales, das schon seit Jahren keine Funktion mehr hat, hat das EIU nicht gesorgt, bzw. hätte es dafür sorgen müssen, dass das Schutzsignal und das unmittelbar dahinter befindliche Zwischensignal simultan geschaltet sind. Das war nicht der Fall.

Der Triebfahrzeugführer konzentrierte sich auf das Schutzsignal, befreite sich nach dessen Umstellung auf „Frei“ im Sinne der Dienstanweisung des EVU „vorzeitige Befreiung aus 1.000 Hz Geschwindigkeitsüberwachungen“ vom Überwachungsmagneten, fuhr im Sinne der Dienstanweisung des EVU „Energiesparoffensive“ raschest möglich an, sah dann zwar sogleich das auf Halt gestellte Zwischensignal, konnte aber nicht mehr vor dem entgegenkommenden Zug anstoßfrei stehen bleiben.

- Schließlich sind im Laufe der letzten Jahre die sogenannten Durchrutschwege nach „Halt“ zeigenden Signalen sukzessive beträchtlich verkürzt worden; so auch im Bahnhof B. In Deutschland sind Durchrutschwege hoheitlich verfügt. Dadurch kommt es seltener zu Unfällen, wenn ein Triebfahrzeugführer einen Vorsicht zeigenden Begriff auf einem Vorsignal vergessen hat und erst bei Sicht auf den haltzeigenden Begriff des Hauptsignales die Bremsung einleitet. Durchrutschwege sind Stand der Technik.

²³⁴ 1000-Hz-Magneten sind bei Vorsignalen situiert. Zeigt ein Vorsignal einen Vorsicht zeigenden Begriff, hat der TFzF die Wachsamkeitstaste zu quittieren (= „Ich hab’s verstanden). Tut er das nicht, wird 4 Sekunden nach Überfahren des Vorsignales die Zwangsbremmung eingeleitet.

²³⁵ Definition Schutzsignal in wikipedia: Schutzsignale sind eine Gruppe von Signalbegriffen für Eisenbahnsignale. Sie dienen dazu, ein Gleis abzuriegeln, den Auftrag zum Halten zu erteilen oder die Aufhebung eines Fahrverbots anzuzeigen. Schutzsignale können auch an Hauptsignalen, Gleissperren oder in Form einer Tafel gezeigt werden.

²³⁶ Definition Zwischensignal in wikipedia: Ein Zwischensignal ist ein Eisenbahnsignal und gehört zu den Hauptsignalen. Es ist in ausgedehnten Bahnhofsbereichen zwischen Einfahrsignal und Ausfahrtsignal aufgestellt und begrenzt einen Gleisabschnitt innerhalb des Bahnhofs. Es wird daher auch als Blocksignal bezeichnet.

Die Verbandspflichtverletzungen

1. Das VAI hat sich mit mehreren Stellungnahmen gegenüber dem Gericht und diversen Vorhaltungen gegenüber dem EIU und EVU diesem Unfall massiv angenommen, zeigt der Unfall doch exemplarisch auf, dass die Absicht des Arbeitnehmerschutzgesetzgebers, **Fehler des „Faktors Mensch“ durch technische Vorrichtungen abzufangen, hier unterlaufen** wird durch Verstöße gegen das ArbeitnehmerInnenschutzrecht.
2. Die beiden EBU haben im Zusammenwirken sämtliche **dem Stand der Technik entsprechende Absicherungsmaßnahmen**, die sich jahrzehntelang bewährt haben, aus Kostengründen **zurückgenommen** (Nichtaufstellung von 500 Hz-Magneten trotz bekanntem, kritischem Gefahrenpunkt; Unbrauchbarmachung von 1000 Hz-Magneten durch Dienstanweisungen; Reduktion von Durchrutschwegen).

Risikoerhöhung durch Sorgfaltspflichtverletzung eines Entscheidungsträgers

Hier liegen Leitungspflichtverletzungen wesentlicher technischer Art vor.

Es bedarf keiner näheren Darstellung, dass die getroffenen Maßnahmen und Unterlassungen auf Entscheidungsträgerebene den Unfall erst ermöglicht haben, aber jedenfalls begünstigend und risikoerhöhend waren.

Insofern als wegen geänderter Betriebsabläufe nach wie vor ein (sinnentleertes) Schutzsignal unmittelbar vor einem Blocksignal²³⁷ situiert ist und nur wegen einer außerordentlichen Betriebssituation (Gleisbruch) es zum ersten Mal seit Jahren zu voneinander abweichenden Signalbegriffen kam, was aber auch nicht betriebstechnisch notwendig war, liegt hier eine Evaluierungsunterlassung (Aufsichtspflichtverletzung) vor.

²³⁷ Siehe vorhergehende Fußnote „Zwischensignal“