



Gut verteidigt

Angenommen ein Lokführer führt einen personenbefördernden Zug. Er befindet sich in der so genannten „restriktiven Überwachung“. Das Zugsicherungssystem beschränkt seine Zugfahrt auf 45 km/h. Unabhängig welche Geschwindigkeit zum Zeitpunkt der restriktiven Überwachung tatsächlich erlaubt wäre, käme es bei Überschreitung dieser Überwachungsgeschwindigkeit zu einem Ansprechen der Sicherungseinrichtung und damit zu einer Zwangsbremse. Damit hätte der Lokführer weder gegen eine Norm verstoßen, noch eine Sorgfaltswidrigkeit begangen. An und für sich ist das nichts Außergewöhnliches und ereignet sich genauso mehrmals pro Tag irgendwo in Österreich. Spannend wird die Sache dann, wenn – wie unlängst in der Steiermark vorgefallen – ein Reisender im Fahrstromraum stürzt und sich verletzt. In solchen Fällen kommt es zu einer Anzeige und die Staatsanwaltschaft tritt in Aktion – das ist ihr Job.

Staatsanwälte verfolgen dabei denjenigen, dessen (Fehl-) Handeln nicht wegzudenken ist, um die Verletzung herbeizuführen.

So umschreibt man in Juristendeutsch die so genannte strafrechtliche Kausalität (Ursache/Wirkung). Im geschilderten Fall war die Staatsanwaltschaft der Ansicht, im Lokführer einen solchen Verursacher gefunden zu haben.

„Der Staatsanwalt folgte der Argumentation unseres Anwalts und ließ die Klage ohne Verhandlung fallen.“

Der betroffene Kollege handelte richtig und wandte sich umgehend nach Verständigung über die Anzeige an seinen Betriebsrat. Dieser stellte eine Rechtsschutzdeckung durch die Gewerkschaft *vida* sicher und vereinbarte einen Termin mit unserem Anwalt für „Spezialfälle“, Dr. Edwin Mächler. Nachdem Dr. Mächler Akteneinsicht genommen hatte, begann gemeinsam mit dem Zentralbetriebsrat die Ermittlungsarbeit. Die Argumentation in der Verteidigung beruhte darauf, dem Staatsanwalt klar zu machen, dass der Lokführer keine Fehlhandlung begangen hatte. Sicherungseinrichtungen sprechen auch in Situationen an, in denen es nicht notwendig wäre. Schließlich hat der Triebfahrzeugführer im besagten Fall weder eine Geschwindigkeitsübertretung begangen, noch gegen eine sonstige Norm verstoßen. Um klarzustellen, wie oft Zwangsbremse vorkommen, legten

wir als Beweis die Anzahl der durchschnittlichen Zwangsbremse pro Zugkilometer vor. Gleichzeitig wurde festgehalten, dass es keine Höchstbremsleistung von Zügen gibt, sondern lediglich Mindestbremsleistungen.

Es liegt in der Sicherheitsphilosophie der Bahn, dass Züge mit allen Mitteln so schnell als möglich zum Stillstand gebracht werden können. Die Gefahr, dass durch den Bremsvorgang Reisende im Zug zu Schaden kommen, ist dabei geringer einzustufen als die Gefahr, die von einem längeren Bremsweg ausgehen kann. Die Staatsanwaltschaft wurde darauf hingewiesen, dass eine Verurteilung des Lokführers zwingend zu einer vollkommenen Neubetrachtung der Sicherheitsphilosophie der Bahn führen würde. Entweder müssten aufgrund einer Begrenzung der Bremsleistung die Geschwindigkeiten reduziert, oder eine Gurtpflicht analog der Luftfahrt vorgeschrieben werden.

Diese Argumentation war für die Staatsanwaltschaft soweit schlüssig, dass ohne eine Verhandlung die Anklage gegenüber dem Kollegen fallen gelassen wurde. Ihr seht, es zahlt sich immer aus, gut vertreten zu sein!