

betriebsorganisatorische Maßnahmen nicht erkannt bzw. nicht verstanden werden, können sich falsche Ansichten entwickeln. Hierzu folgendes Beispiel:

In einem Braunkohlenwerk kam es beim Auswechseln von Isolatoren zu einem Unfall. Der verantwortliche Elektromeister hatte eine erforderliche Erdung nicht vorgenommen mit der Begründung, daß für die Reparatur und die damit zusammenhängende Freischaltung nur wenig Zeit zur Verfügung stünde. Freischaltungen müssen aber, wenn sie über eine bestimmte Zeit hinausgehen, vom Dispatcher genehmigt werden. Das ist im Interesse der Sicherung eines kontinuierlichen Produktionsablaufs erforderlich. Wenn der Meister eine solche Genehmigung nicht einholt, stattdessen unter Mißachtung arbeitsschutzrechtlicher Bestimmungen versucht, in dem genehmigungsfreien Zeitraum die Isolatoren auszuwechseln, so zeugt das — zumal eine solche Praxis nicht ungewöhnlich war — davon, daß die Betriebsleitung sich nur ungenügend mit der Durchsetzung des Arbeitsschutzes beschäftigt hat. Unter Hinweis auf die Genehmigungspflicht wird aber folgende Schlußfolgerung gezogen: „Diese engstirnige Produktionsideologie erzieht die Werkstätten zum schnellen, oberflächlichen Arbeiten und verhindert das Durchsetzen der entsprechenden Sicherheitsmaßnahmen.“

Diese wenigen Beispiele machen deutlich, wie notwendig es ist, die Ermittlungen in der eingangs erwähnten Richtung zu verbessern. Die Untersuchungen, im Braunkohlenbergbau ermöglichen es uns, auf einige wesentliche Zusammenhänge hinzuweisen.

Feststellungen zur Persönlichkeit der Täter

Arbeitsschutzverletzungen im Bereich des Braunkohlenbergbaus⁵ führten, unterteilt nach ihrer Häufigkeit, zu

- fahrlässigen Transportgefährdungen,
- fahrlässigen Tötungen,
- zur Gefährdung von Leben und Gesundheit der ,Werkstätten,
- zu fahrlässigen Körperverletzungen und
- fahrlässigen Brandstiftungen und Brandgefährdungen.

Die fahrlässigen Transportgefährdungen bilden sowohl wegen ihrer Häufigkeit als auch hinsichtlich ihrer Auswirkungen einen Schwerpunkt bei der Aufdeckung und Bekämpfung dieser spezifischen Kriminalität. Allein aus dem Bereich Fahrbetrieb kommen etwa 65 % der Täter. 78 % der Täter waren als Arbeiter und 22 % als Arbeitsschutzverantwortliche an den strafbaren Arbeitsschutzverletzungen beteiligt.

Die unter dem Begriff Arbeiter zusammengefaßten Täter übten folgende Tätigkeiten aus:

Lokfahrer	46%,
Stellwerker	34%,
andere Tätigkeiten	20% ^{5**} .

Durch vorsätzliche und fahrlässige Verletzungen der Fahrbetriebsvorschriften und anderer Bestimmungen des Arbeitsschutzes kam es zu Transportgefährdungen und teilweise zu fahrlässigen Körperverletzungen.

Die Arbeitsschutzverantwortlichen waren als Meister, Fahrdienstleiter, Abteilungsleiter, Betriebsleiter und in anderen verantwortlichen Funktionen tätig. Die Meister traten am häufigsten in Erscheinung. Sie sind sich oft nur ungenügend ihrer Verantwortung auf dem Gebiet des Arbeitsschutzes bewußt und bemühen sich nur unzureichend — zum Teil gar nicht — um die Durch-

setzung der Arbeitsschutzbestimmungen. Sie lehnen diese Bestimmungen zwar nicht ab und führen auch Belehrungen zu ihrer Einhaltung durch, sie sehen aber vorwiegend ihre Aufgabe nur in der Organisation der Ppduktion.

Die Ermittlungen beschränken sich vielfach nur auf den unmittelbaren Verursacher des Ereignisses. Dadurch werden meistens nur die Personen, die nicht zu den Arbeitsschutzverantwortlichen gehören, oder aber — und auch das schon seltener — die Meister erfaßt. In den wenigsten Fällen wurde geprüft, wie von den leitenden Wirtschaftsfunktionären der Arbeitsschutz in ihrem Verantwortungsbereich durchgesetzt wird. Das unterbleibt oftmals selbst darin, wenn im Ermittlungsverfahren durch Zeugen, Beschuldigte oder Sachverständige auf ein arbeitsschutzwidriges Verhalten dieses Personenkreises hingewiesen worden war. Werden die Ermittlungen nur auf die unmittelbar am Ereignisort Tätigen beschränkt, dann werden deren Handlungen zwar aufgedeckt, aber keine grundlegenden Veränderungen auf dem Gebiet des Arbeitsschutzes erreicht. Darüber hinaus ergeben solche Ermittlungen auch keine genaue Aussage über die Struktur der Täter insgesamt, weil weniger für den Arbeitsschutz Verantwortliche als Täter in Erscheinung treten, als das an sich der Fall ist.

Diese Tendenz besteht teilweise auch bei Mitgliedern von Havariekommissionen und Sicherheitsinspektionen sowie bei Arbeitsschutzinspektoren. So bezieht sich der überwiegende Teil der untersuchten Entscheidungen der Havariekommissionen nur auf die unmittelbaren Verursacher des Ereignisses. Insofern waren auch diese Entscheidungen für eine reale Einschätzung des Anteils von Arbeitsschutzverantwortlichen nicht zu verwenden. Da die Untersuchungsorgane vielfach von den Feststellungen der Havariekommissionen ausgingen, waren naturgemäß die Verdächtigen bereits bestimmt. Der Staatsanwalt sollte deshalb aus seinen Kenntnissen vom Unfallverlauf und den Feststellungen am Ereignisort eigene Gedanken zu den Versionen der Untersuchungsorgane entwickeln und dadurch aktiv Einfluß auf eine gründliche Untersuchungsplanung nehmen, damit von Anfang an einseitige Ermittlungen vermieden werden und die Wahrheit aufgedeckt wird.

Hinsichtlich des Alters der Täter ist eine Konzentration in der Altersgruppe von 20 bis 30 Jahren festzustellen. Wird die Altersgruppe der Täter bis zu 20 Jahren einbezogen, dann zeigt sich, daß 42% aller Täter diesen beiden Altersgruppen angehören. Das ist unseres Erachtens darauf zurückzuführen, daß vielen dieser Täter neben einer bestimmten Arbeitsfertigkeit auch eine gewisse Arbeitserfahrung fehlt. In dem Bestreben, gründlich zu arbeiten und Produktionsverluste zu vermeiden, werden Handlungen begangen, die gegen die Sicherheits- und Arbeitsschutzanordnungen verstoßen. Andererseits wurde auch festgestellt, daß sich durch eine unzureichende Anleitung und Kontrolle von seiten der Aufsichtspersonen gerade bei den Tätern dieser Altersgruppe eine gewisse Leichtfertigkeit und Sorglosigkeit herausbildete.

Auch bei den Tätern, die als Arbeitsschutzverantwortliche tätig sind, ist die Altersgruppe von 20 bis 30 Jahren am stärksten vertreten. In den folgenden Altersgruppen ist ein systematischer Rückgang zu verzeichnen. Bei Tätern bis zu 30 Jahren sind die Verstöße gegen die Bestimmungen des Arbeitsschutzes vorwiegend darauf zurückzuführen, daß sie die fehlerhaften Verhaltensweisen ihrer Vorgänger übernommen hatten, da sie nichts anderes kannten. Außerdem fehlte ihnen die erforderliche Anleitung und Hilfe. Deshalb war es für sie schwierig, sich in der täglichen Arbeit, die viele Probleme mit sich bringt und Entscheidungen verlangt, durchzusetzen.

⁵ Unter Lokfahrer sind E-Lokfahrer, Diesellokfahrer und Dampflokomotoren zusammengefaßt. Bei den Stellwerkern wurden auch die Weichensteller erfaßt. Die übrigen Tätigkeitsgruppen — vorwiegend verschiedene Einzelberufe — sind unter der Bezeichnung „andere Tätigkeiten“ zusammengefaßt.