

Von den Tätern haben 82 % eine ordnungsgemäß abgeschlossene Grundschulausbildung, 10 % davon eine abgeschlossene Fach- oder Hochschulausbildung. Überwiegend haben sie auch ihre Berufsausbildung abgeschlossen bzw. den für die jeweils ausgeübte Tätigkeit erforderlichen Qualifikationsnachweis erworben.

Ein Viertel aller Täter wurde für gute fachliche und gesellschaftliche Arbeit ausgezeichnet⁶. 6 % der Täter mußte disziplinarisch zur Verantwortung gezogen werden, davon einige mehrfach, weil sie grob gegen die Arbeits- und Sicherheitsbestimmungen verstoßen oder die Arbeitsdisziplin verletzt hatten. Fast alle vor der Tat disziplinarisch zur Verantwortung gezogenen Täter kommen aus dem Bereich Fährbetrieb und waren dort als E-Lokfahrer tätig. Diese Disziplinverletzungen stehen auch im Zusammenhang mit der später begangenen Straftat.

Rechtspflichtverletzungen und ihre Motive

Bemerkenswert ist, daß 77 % aller Rechtspflichtverletzungen in Ausübung einer Tätigkeit im Fährbetrieb begangen wurden. Sie lassen sich in folgende Gruppen einteilen:

Zugfährbetrieb	39%
Fährbetrieb auf den Betriebsstellen	28%
Rangierdienst	5 %
Arbeiten an Gleisen und in Werkstätten	5 %
Sonstige	23%

In der Gruppe Zugfährbetrieb wurde in 47 % aller Fälle die Pflicht verletzt, an haltzeigenden Signalen nicht ohne besonderen Auftrag vorbeizufahren, wodurch es zu erheblichen Verlusten an Menschen und Material kam. Aber auch weitere Pflichtverletzungen waren bedeutungsvoll und zeigten sich in den verschiedenartigsten Formen:

- Mangelnde Beobachtung der Strecke oder des Zugs;
- Abfahrt ohne Auftrag;
- Mangelnde Vorsicht bei Sperrfahrten;
- Weiterfahrt im unrichtigen Fahrweg;
- Überschreiten der Geschwindigkeit usw.

Mangelnde Prüfung des Fahrwegs stellten mit 67 % der in der Gruppe Fährbetrieb auf den Betriebsstellen erfaßten Rechtspflichtverletzungen bei den Stellwerkern die häufigsten Verstöße dar. Sie führten größtenteils zu falschen Signal- oder Weichenstellungen. Aber auch vorzeitige Rückmeldungen von einer Zugfolgeselle zur anderen oder pflichtwidriges Anbieten oder Annehmen von Zügen waren neben anderen Pflichtverletzungen zu verzeichnen.

Prozentual wenig Rechtspflichtverletzungen traten in den Gruppen Rangierdienst und Arbeiten an Gleisen und in Werkstätten auf. Diese Verletzungen führten jedoch fast immer zu schwerwiegenden Folgen (vorwiegend tödliche Unfälle).

Die sonstigen Rechtspflichtverletzungen sind sehr vielschichtig und wurden in Bereichen begangen, die nicht zum Fährbetrieb gehören. Eine Konzentration auf einzelne Betriebsteile läßt sich nicht feststellen; sie überwiegen bei Reparaturarbeiten an Förderbrücken und Baggern.

Da alle Arbeitsschutzverstöße fahrlässig herbeigeführt wurden, fehlt es im Gegensatz zu vorsätzlich handelnden Tätern an einer Entschlußfassung vor der Tatausführung⁷. Aussagen zum Motiv waren deshalb nur

⁶ Da bei den Ermittlungen gegen die Aufsichtspflichtigen nicht geprüft wurde, ob sie zum Zeitpunkt der Tat im Besitz des Befähigungsnachweises gemäß § 15 ASchVO waren, kann hierzu keine weitere Einschätzung vorgenommen werden.

⁷ Vgl. Meinel, „Über die Ursachenforschung bei Arbeitsschutzverstößen“, NJ 1966 S. 45 f.

in den Fällen möglich, in denen sich die Täter bewußt zur Rechtspflichtverletzung entschieden. Eine solche Entscheidung trafen 48 % aller Täter⁸. Bemerkenswert ist, daß eine spezielle Motivierung für Leitungskräfte (Arbeitsschutzverantwortliche) und für andere Werk tätige nicht anzutreffen war. Sowohl Leitungskräfte als auch andere Werk tätige verletzten aus vergleichbaren Motiven die ihnen obliegenden Rechtspflichten bzw. allgemeinen Sorgfaltspflichten. Nach der Grundtendenz der Motive ergaben sich zwei Hauptgruppen:

1. Motive, denen ein zunächst positives Anliegen zugrunde lag, nämlich
 - keinen Produktionsausfall eintreten zu lassen (bei 28 % der Täter),
 - den reibungslosen Transport zu gewährleisten (bei 25 % der Täter).
2. Motive, die aus einer mangelnden sozialen Einstellung entstanden, wie
 - der „andere“ wird schon richtig handeln (bei 31 % der Täter),
 - die Maßnahmen reichen aus (bei 8 % der Täter),
 - die Arbeit erleichtern oder schnell beenden (bei 8 % der Täter).

Bei aller Unterschiedlichkeit der Motive in den einzelnen Fällen ist bei einem Teil der Täter der ersten Hauptgruppe der Grundgedanke einheitlich, keine Stockung im Produktionsfluß eintreten zu lassen. Diese zunächst durchaus positive Grundhaltung führte zu dem Entschluß, bekannte Rechtspflichten zu verletzen, obwohl in jedem Fall die Möglichkeit bestand, sich für die Einhaltung der Rechtspflichten zu entscheiden. Der genannte Grundgedanke war sowohl für die Entscheidung von Arbeitsschutzverantwortlichen als auch für die anderer Werk tätiger wesentlich. Derartige Motive waren bei Tätern aus den verschiedensten Produktionsbereichen anzutreffen.

Bei anderen Tätern bestand das Grundanliegen in der Sicherung eines reibungslosen Transports. Aus dem Bestreben heraus, keinen Stillstand im Bereich des Fährbetriebs eintreten zu lassen, werden oftmals die betrieblichen Festlegungen zur Arbeitsweise der Lokfahrer und Stellwerker mißachtet. Das beginnt bei den Arbeitsschutzverantwortlichen und setzt sich bis zu den anderen Beschäftigten fort. Die Entscheidungen der Täter sind zweckbestimmt, von der ersten Reaktion in der Entscheidungssituation getragen, ohne daß sie sich alle Folgen, die sich aus ihrer pflichtverletzenden Entscheidung ergeben, bewußt machen.

So verursachte ein Stellwerker eine Zughavarie, weil er das Zugmeldeverfahren nicht einhielt. Er gab einem Zug freie Fahrt zu einem anderen Stellwerk, obwohl er verpflichtet war, von diesem Stellwerk die Rückmeldung eines anderen Zugs abzuwarten. Der Stellwerker wollte Wartezeiten möglichst verkürzen.

Auch die Täter der zweiten Hauptgruppe hatten die Möglichkeit, sich zu einer pflichtgemäßen Handlung zu entschließen. Einige verletzten aber ihre Pflichten aus der Erwägung heraus, daß andere Arbeiter oder Vorgesetzte schon richtig handeln würden. Zum Beispiel beobachtete ein Haldenfahrer nicht die Kontrollinstrumente auf einem Bagger, weil er sich insoweit auf den im Raum befindlichen Schichtführer verließ, und es kam zu einer Havarie. Aber auch Aufsichtspersonen gehen oft davon aus, daß sich die Beschäftigten ihres Bereichs schon richtig verhalten werden. Andere wiederum verletzten bewußt ihre Pflichten, indem sie davon ausgingen, daß es ausreicht, wenn nur einige, nicht

⁸ Da bei 22 % der Täter im Ermittlungsverfahren nicht festgestellt worden war, ob sie bewußt oder unbewußt ihre Rechtspflichten verletzt halten, ist eine differenziertere Einschätzung nicht möglich.