

## Aufdeckung und Verhütung fahrlässiger Transportgefährdungen im Bereich der Deutschen Reichsbahn

Als Hauptträger der Transportleistungen im Güter- und Personenverkehr hat die Deutsche Reichsbahn entscheidenden Anteil an der rationellen und planmäßigen Entwicklung unserer Volkswirtschaft. Deshalb ist es in besonderem Maße erforderlich, der Sicherheit im Betriebsablauf große Aufmerksamkeit entgegenzubringen. Störungen im Betriebsgeschehen — wie Zugzusammenstöße, Entgleisungen und andere transportgefährdende Ereignisse — führen nicht nur zu ökonomischen Verlusten im Bereich der Deutschen Reichsbahn, sondern haben auch negative Auswirkungen auf andere Bereiche unserer Volkswirtschaft<sup>1</sup>. Auch im Personenverkehr können Verletzungen der Sicherheitsbestimmungen zu schwerwiegenden Folgen führen. Das Zugunglück in Langenweddingen im vergangenen Jahr zeigt das mit aller Eindringlichkeit. Dabei darf nicht übersehen werden, daß solche Fälle ebenfalls negative Folgen für die Volkswirtschaft haben.

Da Transportgefährdungen auch durch strafbare Handlungen verursacht werden, untersuchten Staatsanwälte des Generalstaatsanwalts der DDR strafrechtlich relevante Transportgefährdungen im Bereich des Reichsbahnamtes Dresden, um Schlußfolgerungen für eine wirkungsvolle Aufdeckung, Bekämpfung und Verhütung derartiger Straftaten zu ziehen. In die Untersuchung wurden alle Verfahren, die 1966 ihren Abschluß fanden, einbezogen. Ferner wurden Analysen und Berichte der Staatsanwaltschaft, der Transportpolizei, des Ministeriums für Verkehrswesen und der Reichsbahndirektion Dresden verwertet<sup>2</sup>.

### Zur Entwicklung der Bahnbetriebsunfälle

Die regelmäßige Einschätzung der Entwicklung des Unfallgeschehens im Bereich der Deutschen Reichsbahn ist eine wichtige Voraussetzung, um die Ursachen und Bedingungen der Unfälle festzustellen, richtige Entscheidungen im Einzelfall zu treffen und die erforderlichen Maßnahmen zur Beseitigung der Ursachen und Bedingungen veranlassen zu können.

Nach der Bahnbetriebsunfallvorschrift<sup>3</sup> werden die Bahnbetriebsunfälle in vier Unfallgrade unterteilt. Die ersten drei Grade sind u. a. abgestuft nach der Anzahl der durch den Unfall Verletzten (oder getöteten) —

I. Grad Menschen, der Schwere der Verletzung bzw. der Höhe des Sachschadens. Unfälle IV. Grades sind solche, bei denen kein Personenschaden eingetreten ist oder der Materialschaden unter 500 M liegt. Bei der Einteilung werden also auch die Ereignisse ohne Personenschaden sowie die Zuggefährdungen als Bahnbetriebsunfälle bezeichnet. Der überwiegende Teil der Ereignisse sind Unfälle des IV. Grades.

Im Bereich der Reichsbahndirektion Dresden konnte zwar bei Bahnbetriebsunfällen im Jahre 1966 gegenüber den Vorjahren der niedrigste Stand erreicht werden. Trotzdem kann das nicht befriedigen, weil durch die Bahnbetriebsunfälle sowohl Leben und Gesund-

heit von Reichsbahnangehörigen und anderen Bürgern als auch materielle Güter und der gefahrenfreie Transport erheblich gefährdet wurden.

Der Anteil der Zuggefährdungen ist verhältnismäßig gering. Durch jede Zuggefährdung werden aber Eisenbahner und andere Personen in erhebliche Gefahr gebracht und sind auch große materielle Schäden möglich. Gleiches trifft auf Unfälle an schienengleichen Übergängen zu. Wie die Katastrophe von Langenweddingen beweist, können Pflichtverletzungen, die solchen Unfällen zugrunde liegen, zu sehr weitreichenden Folgen führen.

Die Anzahl der Transportgefährdungen durch strafrechtlich relevante Handlungen ist im Bereich des Reichsbahnamtes Dresden in den letzten Jahren nur geringfügig zurückgegangen; noch ist es nicht gelungen, wesentliche Erfolge bei der Zurückdrängung dieser Kriminalität zu erreichen.

Eine Aufgliederung der Straftaten nach dem Unfallgrad der Ereignisse ergab, daß ihnen überwiegend solche des II. und III. Grades zugrunde lagen. Obwohl im Jahre 1966 93,4 % der Ereignisse des IV. Grad betrafen, betrug der Anteil der Straftaten nur 8<sup>0</sup>/<sub>0</sub>. Dabei ist zu berücksichtigen, daß bei Ereignissen des IV. Grades nur ungenügend geprüft wird, ob eine Straftat vorliegt.

Die analysierten Straftaten traten in folgenden Erscheinungsformen auf:

Auffahrt von Zügen	25 %
Zugentgleisungen	23 %
Flankenfahrten	21 %
Beschädigung von Verkehrs- und Signaleinrichtungen	4 <sup>1</sup> / <sub>0</sub>
Zugzusammenstöße	2 %
Herbeiführung sonstiger Gefahrensituationen für Menschen, Transport und Verkehr	25 %

Die Straftaten konzentrieren sich also im Fahrdienst, wobei als Betriebsbereich besonders der Rangierverkehr hervortritt. Im Interesse einer effektiven Bekämpfung dieser Kriminalität ist deshalb bei jedem Strafverfahren das Unfallgeschehen im betreffenden Betriebsbereich mit einzuschätzen und zu berücksichtigen. Bisher geschieht das nicht in dem erforderlichen Maße. Die einzelnen Fälle werden zu isoliert betrachtet, und dadurch wird nicht immer exakt genug festgestellt, warum und unter welchen Bedingungen der Täter gesetzwidrig handelte.

### Zur Persönlichkeit der Täter

Die Rechtspflichtverletzung des Täters bildet bei der Untersuchung der fahrlässigen Transportgefährdungen im Bereich der Deutschen Reichsbahn mit eine Haupterkenntnisquelle für die Beantwortung der Frage, warum der Täter unter den konkreten Bedingungen der jeweiligen Situation den ihm obliegenden Verpflichtungen nicht nachgekommen ist. Mit seiner Handlung, d. h. mit der Verletzung der Rechtspflichten, schafft der Täter nachprüfbar Tatsachen, die unter dem Aspekt seines tatbezogenen Bewußtseins zu erschließen sind. Der Weg zur Ergründung des individuellen Bewußtseinsstandes des Täters führt mit über die sorgfältige Untersuchung seiner Persönlichkeit.

Aus den Untersuchungen in Dresden geht zunächst hervor, daß von den Tätern, die sich wegen fahrlässiger Transportgefährdung als Beschäftigte der Deutschen Reichsbahn zu verantworten hatten, 18 % Werk-tätige

1 Vgl. hierzu auch Forker / Gerberding / Nehmer, „Die Bestimmungen zur Bekämpfung der Straftaten gegen die allgemeine Sicherheit“, NJ 1967 S. 152 ff. (S. 154), zusammen mit H. Schmidt, „Die wichtigsten Ergebnisse der Diskussion über das neue Strafrecht“, NJ 1968 S. III ff. (S. 116).

2 An diesen Untersuchungen beteiligten sich Staatsanwälte aus dem Bezirk Dresden, der Leiter des Transportpolizeiabschnitts Dresden im Auftrag des Ministeriums des Innern (Hauptabteilung Transportpolizei) sowie der FDGB-Bundesvorstand, Abteilung Arbeitsschutz.

3 Bahnbetriebsunfallvorschrift (Buvo), gültig ab 1. Mai 1957, eingeführt durch Verfügung des Ministers für Verkehrswesen vom 12. Oktober 1956, Sonderdruck des Ministeriums für Verkehrswesen.