

der Kommission persönliche Anliegen und Fragen zur Wiedereingliederung vortragen.

Das Interesse an diesen öffentlichen Sprechstunden ist nach den bisherigen Erfahrungen groß. Es werden u. a. Probleme der Arbeitsbummelei, Mängel bei der Gewährleistung von Ordnung und Sicherheit sowie auch persönliche Angelegenheiten zur Sprache gebracht. Manches kann an Ort und Stelle geklärt werden, viele Probleme bedürfen aber der Zusammenarbeit mit verschiedenen Bereichen in den Betrieben, mit staatlichen Organen und gesellschaftlichen Organisationen. Durch dieses koordinierte und zielstrebige Herangehen hat sich die Wirksamkeit der Arbeit mit kriminell gefährdeten und wiederinzugliedernden Bürgern im Kreis Aschersleben erhöht.

BARBARA FELS,

Staatsanwalt des Kreises Aschersleben

HANS SCHVLZ,

*Stellv. des Vorsitzenden für Innere Angelegenheiten
beim Rat des Kreises Aschersleben*

Verkehrsfähigung durch Trunkenheit bei Zugführern der Eisenbahn

Im Zusammenhang mit einem Strafverfahren ergab sich die Frage, ob ein Zugführer der Eisenbahn Subjekt i. S. des § 200 Abs. 2 StGB (Verkehrsfähigung durch Trunkenheit) sein kann. Dies wurde mit der Begründung verneint, ein Zugführer habe weder fahr- noch sicherungstechnische Aufgaben zu erfüllen und nehme deshalb keinen unmittelbaren Einfluß auf die Gewährleistung der Sicherheit im Bahnverkehr. Die seiner Tätigkeit zugrunde liegenden Elemente der Gewährleistung von Sicherheit und Ordnung bei der Vorbereitung und Durchführung von Zugfahrten seien den verkehrsspezifischen Aufgaben z. B. eines Fahrdienstleiters, Stellwerksleiters oder Dispatchers nicht gleichzusetzen, weil aus der Verletzung der Pflichten eines Zugführers sichtbare Gefahren für den Bahnverkehr nicht entstehen könnten. Die Eröffnung des Hauptverfahrens gegen einen Zugführer wegen Verkehrsfähigung durch Trunkenheit, dessen alkoholische Beeinträchtigung während der Ausübung seiner Tätigkeit 1,8 mg/g betrug, wurde aus diesen Gründen abgelehnt.

Diese Auffassung kann nicht geteilt werden. Nach § 2 Abs. 2 der Fahrdienstvorschriften (FV) DV 408 der Deutschen Reichsbahn vom 15. Juni 1970 (veröffentlicht in der Loseblattsammlung „Eisenbahnrecht mit den wichtigsten Dienstvorschriften“ — Abschn. B II 2) sind auch Zugführer (Zugfertigsteller) Betriebseisenbahner, von deren sicherer Führung des Betriebsdienstes Leben und Gesundheit der Reisenden und der Eisenbahner selbst sowie die Erhaltung wertvollen Volks Vermögens abhängen. Geringfügige Verstöße dieser Betriebseisenbahner gegen die erlassenen Vorschriften können die Sicherheit des Bahnbetriebes gefährden.

Diese zunächst an jeden Betriebseisenbahner gleichermaßen gestellte allgemeine Forderung läßt allerdings noch keine ausreichende Aussage darüber zu, ob die einem Zugführer obliegenden konkreten Rechtspflichten der unmittelbaren Gewährleistung der Sicherheit des Bahnverkehrs dienen und ob ihre alkoholbedingte Verletzung strafrechtliche Verantwortlichkeit nach § 200 Abs. 2 StGB begründet. Vielmehr ist exakt zu prüfen, inwieweit der Zugführer durch die Erfüllung ihm obliegender beruflicher Pflichten eigenverantwortlich Einfluß auf die Verkehrssicherheit nimmt.

Der Zugführer ist für die volle Fahrfähigkeit des Zuges verantwortlich. Er hat das Abfahrtsignal an Züge zu ertei-

len, die Reisende befördern, wenn die Stelle des Betriebsverkehrs nicht mit einer Aufsicht besetzt ist bzw. die Aufsicht zu bestimmten Zeiten oder bei bestimmten Zügen regelmäßig oder im Einzelfall durch unaufschiebbare Handlungen verhindert ist (§ 48 Abs. 7 und 8 i. V. m. § 48 Abs. 2 der DV 408). Zu seinen speziellen Aufgaben beim Halten am Bahnsteig gehört außerdem das Beaufsichtigen der Fahrgäste beim Ein- und Aussteigen. Nicht selten entstehen gerade hier gefährliche Situationen, die besondere Aufmerksamkeit, Umsicht und verantwortungsvolles Handeln des Zugführers verlangen (z. B., wenn noch im letzten Moment eine Gruppe Reisender erscheint und in einen Wagen strebt). Wird ein Zug im Anschluß an einen Verkehrshalt als Rangierfahrt vorgezogen, zurückgedrückt oder umgesetzt, gibt der Zugführer das Signal zur Abfahrt.

Der Zugführer ist gemäß § 45 Abs. 8 der Fahrdienstvorschriften DV 408 für die Ausführung der erforderlichen Bremsproben verantwortlich. Er hat einen Bremszettel auszufertigen und diesen dem Triebfahrzeugführer auf dem Ausgangsbahnhof und beim Wechsel des führenden Triebfahrzeugs auszuhändigen (§ 45 Abs. 4 der DV 408), damit der Triebwagenführer mit der wirksamsten Bremsstellung fahren kann. Er hat den Triebwagenführer auch zu unterrichten, wenn ein Zug, der Reisende befördert, überfüllt ist oder sich unterwegs die Bremsverhältnisse im Zug durch An- oder Abkoppeln von Wagen, Einschalten, Ausschalten oder Umstellen von Bremsen ändern. Eine falsche schriftliche oder mündliche Information des Zugführers an den Triebwagenführer kann dazu führen, daß dieser mit nicht angemessener Bremskraft bremst, was mit erheblichen Gefahren für den Bahnverkehr verbunden sein kann. Ein zu langer Bremsweg z. B. kann bewirken, daß unnötige Zugunregelmäßigkeiten und Verspätungen eintreten, weil ein Signal überfahren wurde und die Strecke dann nicht rechtzeitig freigegeben wird. Es kann aber auch zu einem Auffahr- oder „Beinahe“-Unfall kommen. Das braucht jedoch zur Feststellung der strafrechtlichen Verantwortlichkeit nach § 200 Abs. 2 StGB nicht nachgewiesen zu werden, weil dieser Tatbestand im Bereich des Bahnverkehrs bereits dann erfüllt ist, „wenn ein für die Gewährleistung der Sicherheit verantwortlicher Eisenbahner trotz erheblicher Beeinträchtigung seiner Fähigkeit zur Erfüllung seiner Dienstpflichten bahndienstliche Handlungen ausführt oder sogar Fehlhandlungen begeht“ (vgl. OG, Urteil vom 29. Oktober 1974 — 3 Zst 19/74 — NJ 1975, Heft 2, S. 56).

Daß Fehlverhaltensweisen des Zugführers ebenso wie die anderer nach § 200 Abs. 2 StGB verantwortlicher Eisenbahner möglicherweise infolge verantwortungsbewußten Handelns anderer Betriebseisenbahner oder vorhandener Sicherungsanlagen ohne Auswirkungen bleiben, ist für die Erfüllung des Tatbestands ohne Bedeutung.

Schließlich ist der Zugführer auch für die Weitergabe telefonischer Informationen bzw. Weisungen an den Triebfahrzeugführer bei plötzlich auftretenden Sperrungen bestimmter Fahrabschnitte verantwortlich.

Diese nur beispielhaft aufgezählten Pflichten des Zugführers sind ohne Zweifel für die sichere Leitung eines konkreten Verkehrsablaufs notwendig, zumal bestimmte Maßnahmen zur Sicherheit allein von ihm (also ohne Doppelsicherung) zu treffen sind. Es kann deshalb nicht die Rede davon sein, daß die Aufgaben eines Zugführers nur unbedeutende Elemente der Gewährleistung von Ordnung und Sicherheit enthalten, aus denen keine sichtbaren Gefahren für den Bahnverkehr hergeleitet werden können. Ein mit Sicherheitsaufgaben betrauter Betriebseisenbahner ist demnach nicht nur der Triebwagenführer oder der Betriebseisenbahner, der fahr- und sicherungstechnische Anlagen bedient, sondern jeder Betriebseisenbahner, der mit seinen konkreten Aufgaben allein oder im kollektiven Zusammenwirken Voraussetzungen für eine sichere Fahrt unmittelbar zu schaffen hat. Ein gefahrungsfreier Bahnverkehr ist nur dann gewährleistet, wenn jeder dieser Be-