

BahnPraxis

Zeitschrift zur Förderung der Betriebssicherheit und der Arbeitssicherheit bei der DB AG



7 · 2003

- Zugfahrten ohne Fahrtstellung eines Hauptsignals zulassen
- Rechtsfragen bei Erster-Hilfe-Leistung

Liebe Leserinnen und Leser,

zu Beginn dieser Ausgabe möchten wir Sie über eine personelle Veränderung in unserer Redaktion informieren.

Nach nunmehr sieben Jahren, in denen er den Inhalt und das Erscheinungsbild von „BahnPraxis“ maßgeblich geprägt hat, scheidet Dipl.-Ing. Wolf-Ekkehart Dölp als Chefredakteur aus unserer Redaktion aus. Vielen Lesern ist er seit 1996 auch bekannt als Leiter Betriebsverfahren in der Zentrale des DB AG-Konzerns. Zu seinem Verantwortungsbereich gehörte die Harmonisierung der DS/DV 408 sowie die Weiterentwicklung der Konzernrichtlinie 408 „Züge fahren und Rangieren“. Die zum Fahrplanwechsel am 15. Juni 2003 abgeschlossene

Harmonisierung der sich über mehr als 40 Jahre auseinanderentwickelten Fahrdienstvorschriften der ehemaligen Deutschen Bundesbahn und der Deutschen Reichsbahn sind der krönende Abschluss seiner Aufgaben.

Bereits seit Anfang dieses Jahres trägt Wolf-Ekkehart Dölp Verantwortung als Ständiger Vertreter des Eisenbahnbetriebsleiters der DB Netz AG in der Niederlassung West in Duisburg.

Wir wünschen ihm für die neue Aufgabe aber auch privat alles Gute und – entsprechend seiner Heimat – ein herzliches „Glück auf“.

Die Nachfolge als Leiter Betriebsverfahren Bahnbetrieb und als Chefredakteur von „BahnPraxis“ hat nunmehr Dipl.-Ing. Kurt Nolte übernommen. Er trat nach einem Studium der Elektrotechnik 1973 in den Dienst der Deutschen Bundesbahn ein. Nach verschiedenen Tätigkeiten im Bahnbetriebswerk, Bahnhof, im Betriebsamt und einer Direktion übernahm er in der seinerzeitigen Zentralen Transportleitung (ZTL) die Zuständigkeit für Militärtransporte und die Zivile Verteidigung. Seit 1991 trug er Verantwortung im Bereich Betriebssicherheit und Sicherheitsstrategie.

Wir heißen ihn in unserer Redaktion herzlich willkommen und wünschen ihm in beiden neuen Aufgabenbereichen eine glückliche Hand.

Sie, liebe Leserinnen und Leser, laden wir ein, mit „BahnPraxis“ aber auch dem neuen Chefredakteur weiterhin einen konstruktiven Dialog zu führen, Fragen zu stellen aber auch zu hinterfragen.

Wir wünschen Ihnen viel Freude beim Lesen unserer neuen Ausgabe,

Ihr „BahnPraxis“-Redaktionsteam

THEMEN DES MONATS

Zugfahrten ohne Fahrtstellung eines Hauptsignals

Hier folgt der zweite Teil des Artikels aus dem Heft 6/2003.

Seite 107

Erste Hilfe

Wir behandeln Rechtsfragen im Zusammenhang mit der Leistung Erster Hilfe bzw. deren Unterlassung. Sicherlich ein Thema, das jeden angeht!

Seite 114

Berichtigungen

Versehentlich wurde in der Ausgabe 5/2003 das Signalsymbol Zs 6 (DS 301) zu Bild 6a (Seite 87) bzw. das Signalsymbol Zs 7 (DV 301) zu Bild 6b (Seite 87) spiegelverkehrt abgedruckt. Das Titelbild der Ausgabe 6/2003 entsprach leider nicht den Bestimmungen der DS/DV 301. Für diese Fehler bitten wir vielmals um Nachsicht und um Ihr Verständnis.

Unser Titelbild:

ICE 3 auf der Fahrt von Hamburg nach München bei der Einfahrt in den Bahnhof Göttingen.

Foto: DB AG/Klee.

Impressum „BahnPraxis“

Zeitschrift zur Förderung der Betriebssicherheit und der Arbeitssicherheit bei der Deutschen Bahn AG.

Herausgeber

Eisenbahn-Unfallkasse – Gesetzliche Unfallversicherung – Körperschaft des öffentlichen Rechts, in Zusammenarbeit mit DB Netz AG Deutsche Bahn Gruppe, beide mit Sitz in Frankfurt am Main.

Redaktion

Kurt Nolte, Hans-Peter Schonert (Chefredaktion), Klaus Adler, Bernd Rockenfelt, Jörg Machert, Anita Hausmann, Werner Jochim, Dieter Reuter, Werner Wieczorek, Michael Zumstrull (Redakteure).

Anschrift

Redaktion „BahnPraxis“, DB AG, VFB, Taunusstraße 45-47, 60329 Frankfurt am Main, Fax (0 69) 2 65-2 77 03, E-Mail: VFB@bahn.de.

Erscheinungsweise und Bezugspreis

Erscheint monatlich. Der Bezugspreis ist für Mitglieder der EUK im Mitgliedsbeitrag enthalten. Die Beschäftigten erhalten die Zeitschrift kostenlos. Für externe Bezieher: Jahresabonnement € 15,60, zuzüglich Versandkosten.

Verlag

Eisenbahn-Fachverlag GmbH, Postfach 23 30, 55013 Mainz, Telefon (0 61 31) 28 37-0, Telefax (0 61 31) 28 37 37, ARCOR (9 59) 15 58, E-mail: Eisenbahn-Fachverlag@t-online.de

Druck und Gestaltung

Meister Druck, Werner-Heisenberg-Straße 7, 34123 Kassel.

Neue Regeln in Bekanntgabe 1 zu KoRil 408.0455

Zugfahrten ohne Fahrtstellung eines Hauptsignals zulassen

Dirk H. Enders, DB AG – Grundsätze Fahrbetrieb (VFB) –, Frankfurt am Main

Teil 2 – Fortsetzung aus BahnPraxis 6/2003

Die Abbildungen 5.1 bis 5.3 zeigen, welche bisher in DS/DV 408.0455 enthaltenen Regeln an welchen neuen Fundstellen in KoRil 408 enthalten sind.

Nachfolgend möchten wir Ihnen, liebe Leser, einige kurze Erläuterungen und Begründungen zu den wesentlichsten Neuerungen sowie den wichtigsten geänderten Fundstellen liefern.

DS 408.0455 Abs. 2b – KoRil 408.0455 Abschnitt 1 Abs. 2

DS 408.0455 Abs. 2b:

Muss bei Zugfahrten ohne Hauptsignal an Halt zeigenden oder gestörten Sperrsignalen vorbeigefahren werden, ist bei LZB-geführten Zügen der Befehl Ad Nr. 4 nach a) Nr. 3 zu ergänzen mit „Sperrsignal .../.../... gilt nicht“. Signalgeführte Züge erhalten Befehl Ab bzw. Bc Nr. 2.

Diese Regelung wurde in KoRil 408.0455 Abschnitt 1 Abs. 2 übernommen, da auch LZB-geführten Zügen mit Befehl 2 die Weisung erteilt werden soll, an Halt zeigenden Sperrsignalen vorbeizufahren.

DS 408.0455 Abs. 2d – KoRil 408.0455 Abschnitt 2 Abs. 2

DS 408.0455 Abs. 2:

d) Fährt ein Zug auf Befehl Aa aus einem Bahnhof aus oder wird ein Zug auf einer Abzweigstelle vom falschen auf das richtige Gleis über-

geleitet und wird die Stellung des folgenden Hauptsignals nicht durch ein Vorsignal an seinem Fahrweg angezeigt (Vorsignal am Ausfahr- oder Blocksignal), so ist der Zug durch Befehl Ad zu beauftragen, bis zum Erkennen der Stellung dieses Hauptsignals mit höchstens 40 km/h zu fahren.

Nach den bis zum 14.06.2003 gültigen Regeln erhielten Züge, die mit Befehl Aa aus einem Bahnhof ohne Ausfahrsignal ausfahren sollten oder auf einer Abzweigstelle vom falschen in

das richtige Gleis übergeleitet werden sollten zusätzlich Befehl Ad. Nr. 4, wenn dem Triebfahrzeugführer die Stellung des folgenden Hauptsignals nicht mittels Vorsignal am Fahrweg angezeigt wird. Hierbei wurde dem Triebfahrzeugführer der Auftrag erteilt, bis zum Erkennen der Stellung des folgenden Hauptsignals mit höchstens 40 km/h zu fahren.

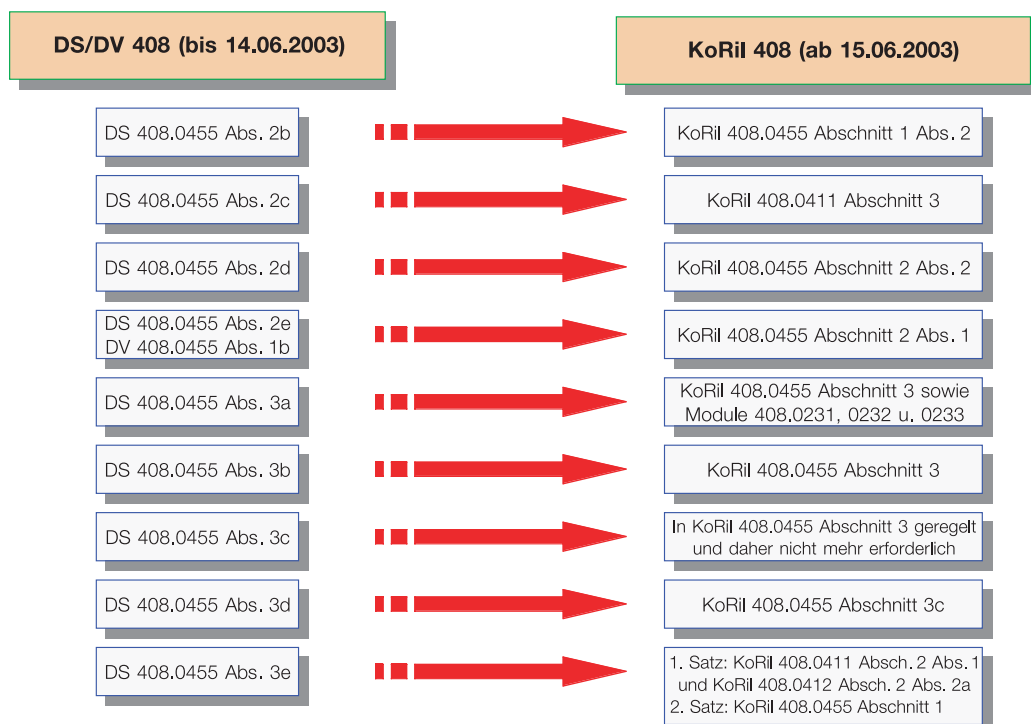
Diese Regelung hatte bislang nur Gültigkeit für Zugfahrten, die in Bahnhöfen ohne Ausfahrsignal in das Regelgleis ausfahren sollten bzw. bei Überleit-

fahrten vom falschen in das richtige Gleis an Abzweigstellen. Eine analoge Erteilung des Befehls Ad Nr. 4 für Fahrten im falschen Gleis war nach diesen Regeln nicht vorgesehen.

Die neuen Regeln in KoRil 408.0455 Abschnitt 2 Abs. 2 schließen mit dem allgemein eingeführten Begriff des Fahrens im Gegengleis das bisher gültige Fahren im falschen Gleis mit ein.

Danach ist es künftig sowohl für Fahrten im Regel- als auch, in bestimmten Fällen, für Fahr-

Abbildung 5.1: Übergang von einzelnen Regeln in DS/DV 408.0455 nach KoRil 408.



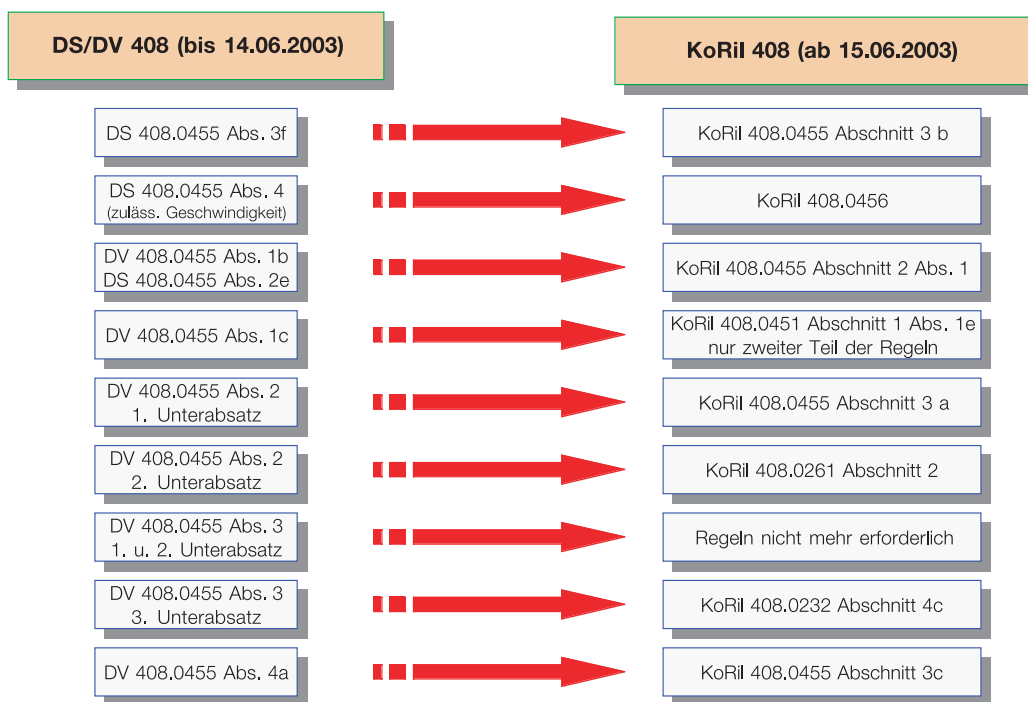


Abbildung 5.2: Übergang von einzelnen Regeln in DS/DV 408.0455 nach KoRil 408.

ten im Gegengleis zugelassen, zusätzlich im Befehl Nr. 10 die Weisung zu erteilen, bis zum Erkennen des folgenden Hauptsignals mit höchstens 40 km/h zu fahren, wenn die Stellung dieses Hauptsignals nicht angekündigt wird.

In den Abbildungen 6.1 bis 6.3 sind diese neuen Varianten nochmals dargestellt.

DS 408.0455 Abs. 2e bzw. DV 408.0455 Abs. 1b – KoRil 408.0455 Abschnitt 2 Abs. 1

DS 408.0455 Abs. 2

a) Werden bei Zugfahrten ohne Hauptsignal Weichen von Anschlussstellen gegen die Spitze befahren, sind die Züge durch Befehl C zu beauftragen, die Weichen mit höchstens 50 km/h zu befahren, wenn nicht schon aus anderen Gründen nur mit höchstens 50 km/h gefahren werden darf. Die Weichen sind in den Örtlichen Richtlinien genannt.

DV 408.0455 Abs. 1

b) Werden bei Zugfahrten ohne Hauptsignal Weichen von Anschlussstellen gegen

die Spitze befahren sind die Züge durch Befehl C zu beauftragen, die Weichen mit höchstens 50 km/h zu befahren, wenn nicht schon aus anderen Gründen nur mit höchstens 50 km/h gefahren werden darf. Die Weichen sind in den Örtlichen Richtlinien genannt.

Die genannte Regelung in DS 408.0455 Abs. 2 ist identisch mit der in DV 408.0455 Abs. 1b und wurde gleichbedeutend in KoRil 408.0455 Abschnitt 2 Abs. 1 übernommen.

DS 408.0455 Abs. 3a – KoRil 408.0455 Abschnitt 3

DS 408.0455 Abs. 3

Ein schriftlicher Befehl nach Abs. 2a darf dem Zug erst übermittelt werden, wenn folgende Bedingungen erfüllt sind:

a) Eine Fahrwegprüfung – beim Fahren auf Sicht soweit möglich – und die Fahrwegsicherung müssen durchgeführt sein; soweit Meldungen erforderlich sind, müssen sie eingegangen sein.

...

Alle Bedingungen, die in dem genannten Fall nach DS 408.0455 Abs. 3 a) erfüllt sein müssen, sind in KoRil 408.0231, 0232 und 0233 enthalten. In KoRil 408.0455 Abschnitt 3 ist lediglich folgender allgemeiner Hinweis gegeben:

KoRil 408.0455 Abschnitt 3:

Sie dürfen die Zugfahrt zulassen, wenn hierfür die Bedingungen erfüllt sind. ...

DS 408.0455 Abs. 3b – KoRil 408.0455 Abschnitt 3

DS 408.0455 Abs 3

Ein schriftlicher Befehl nach Abs. 2a darf dem Zug erst übermittelt werden, wenn folgende Bedingungen erfüllt sind:

...
b) Wo zur Fahrt in einen Zugfolgeabschnitt für den zuletzt gefahrenen Zug die Räumungsprüfung im Zugmeldebuch nachzuweisen ist, muss diese eingetragen sein.

...

Alle Bedingungen, die in dem genannten Fall nach DS

408.0455 Abs. 3 b) erfüllt sein müssen, sind in KoRil 408.0261 enthalten. In KoRil 408.0455 Abschnitt 3 ist lediglich folgender allgemeiner Hinweis gegeben:

KoRil 408.0455 Abschnitt 3:

Sie dürfen die Zugfahrt zulassen, wenn hierfür die Bedingungen erfüllt sind.

...

DS 408.0455 Abs. 3c – KoRil 408.0455 Abschnitt 3

DS 408.0455 Abs 3

Ein schriftlicher Befehl nach Abs. 2a darf dem Zug erst übermittelt werden, wenn folgende Bedingungen erfüllt sind:

...

c) Wegen der sonstigen Bedingungen bei der Fahrt in einen Zugfolgeabschnitt siehe 408.0261.

...

Dieser Querverweis ist mit folgender allgemeiner Regel in KoRil 408.0455 Abschnitt 3 überflüssig geworden und nicht mehr aufgenommen.

KoRil 408.0455 Abschnitt 3:

Sie dürfen die Zugfahrt zulassen, wenn hierfür die Bedingungen erfüllt sind.

...

DS 408.0455 Abs. 3d – KoRil 408.0455 Abschnitt 3c

DS 408.0455 Abs 3

Ein schriftlicher Befehl nach Abs. 2a darf dem Zug erst übermittelt werden, wenn folgende Bedingungen erfüllt sind:

...

d) Bei signalgesteuerten Bahnübergangssicherungseinrichtungen muss festgestellt sein, dass der Bahnübergang gesichert ist.

...

Diese Regel ist gleichbedeutend in KoRil 408.0455 Abschnitt 3c aufgenommen worden.

**DS 408.0455 Abs. 3e –
KoRil 408.0411 Abschnitt 2
Abs. 1, 0412 Abschnitt 2
Abs. 2a und 0455 Abschnitt 1**

DS 408.0455 Abs 3

Ein schriftlicher Befehl nach Abs. 2a darf dem Zug erst übermittelt werden, wenn folgende Bedingungen erfüllt sind:

- ...
- e) Der Zug muss vor dem Signal oder an der in 408.0411 Abs. 9a genannten Stelle zum Halten gekommen sein. Wo ein schriftlicher Befehl nach 408.0411 Abs. 3 durch ein Signal ersetzt wird, darf dieses schon bedient werden, wenn sich der Zug dem Signal nähert.
- ...

Der erste Satz dieser Regel in DS 408.0455 Abs. 3 stellt eine Bedingung für das Übermitteln von schriftlichen Befehlen durch den Fahrdienstleiter dar und ist daher in KoRil 408.0411 Abschnitt 2 Abs. 1 aufgenommen worden. Die analoge Regel für den Triebfahrzeugführer ist in KoRil 408.0412 Abschnitt 2 Abs. 2a aufgenommen worden.

Der zweite Satz dieser Regel in DS 408.0455 Abs. 3 ist gleichbedeutend in KoRil 408.0455 Abschnitt 1 Abs. 1 unterer Kasten aufgenommen worden.

**DS 408.0455 Abs. 3f –
KoRil 408.0455 Abschnitt 3b**

DS 408.0455 Abs 3

Ein schriftlicher Befehl nach Abs. 2a darf dem Zug erst übermittelt werden, wenn folgende Bedingungen erfüllt sind:

- ...
- f) Bei einem Hauptsignal, das mit einer Signalnottaste auf Halt gestellt werden kann (Örtliche Richtlinien), muss der Fahrdienstleiter feststellen, dass die Signalnottaste nicht bedient wurde oder dass das Hindernis beseitigt ist.
- ...

Diese Regel ist gleichbedeutend in KoRil 408.0455 Abschnitt 3b aufgenommen worden.

DS 408.0455 Abs. 4 (Zulässige Geschwindigkeit) und DV 408.0455 Abs. 5 (Geschwindigkeit) – KoRil 408.0456 (Halten, Weiterfahrt nach Halt, Fahrt mit besonderem Auftrag)

DS 408.0455 Abs. 4 a):

Die zulässige Geschwindigkeit beträgt 40 km/h

1. für Zugfahrten ohne Hauptsignal, die mit schriftlichem Befehl, Signal Zs 1 oder Zs 8 zugelassen werden,
2. für Zugfahrten an einem Hauptsignal auf mündlichen Auftrag,
3. für Zugfahrten am Lichtsperrsignal im signalisierten Falschfahrbetrieb, die auf Signal Sh 1 oder mit schriftlichem Befehl zugelassen werden,
4. für zurückkehrende Schiebetriebfahrzeuge und Sperrfahrten, die auf Signal Ts 3 oder mit schriftlichem Befehl zugelassen werden.

Diese Geschwindigkeit gilt, bis der Zug am Signal vorbeigefahren ist und für den etwa anschließenden Wei-

chenbereich, sofern nicht innerhalb des Weichenbereichs eine niedrigere Geschwindigkeit angezeigt wird. Ist kein Signal vorhanden, liegt der Anfang des etwa anschließenden Weichenbereichs an der Stelle, von der ab der schriftliche Befehl gilt.

DS 408.0455 Abs. 4 b):

Die zulässige Geschwindigkeit für Zugfahrten ohne Hauptsignal, die mit schriftlichem Befehl, Signal Zs 1, Zs 7 oder Zs 8 zugelassen werden, gilt auf Bahnhöfen bereits bei der Abfahrt des Zuges.

DV 408.0455 Abs. 5:

a) Die zulässige Geschwindigkeit beträgt 40 km/h für Zugfahrten ohne Hauptsignal oder ohne Hauptsignalbedienung, die mit Signal Zs 1, Zs 8, schriftlichem Befehl bzw. mündlichem Auftrag bei Signal Zs 2 zugelassen werden. Diese Geschwindigkeit gilt im anschließenden Weichenbereich, sofern nicht innerhalb des Weichenbereichs eine niedrigere Geschwindigkeit angezeigt wird. Ist kein Signal vorhanden, liegt der Anfang des etwa anschließenden Weichenbereichs an der Stelle,

von der ab der schriftliche Befehl gilt.

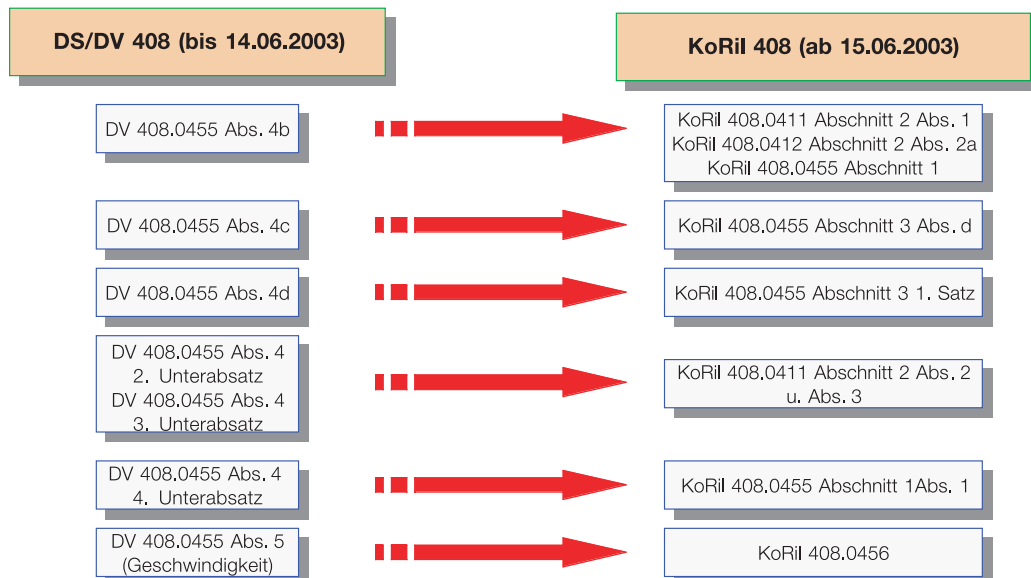
b) Die zulässige Geschwindigkeit für Zugfahrten ohne Hauptsignal, die mit Signal Zs 1, Zs 8, Zs 11 oder schriftlichem Befehl bzw. mündlichem Auftrag bei Signal Zs 2 zugelassen werden, gilt auf Bahnhöfen bereits bei der Abfahrt des Zuges.

Die Regeln in DS 408.0455 Abs. 4 sowie DV 408.0455 Abs. 5 sind gleichbedeutend in KoRil 408.0456 Abschnitt 3 Abs. 2 übernommen worden.

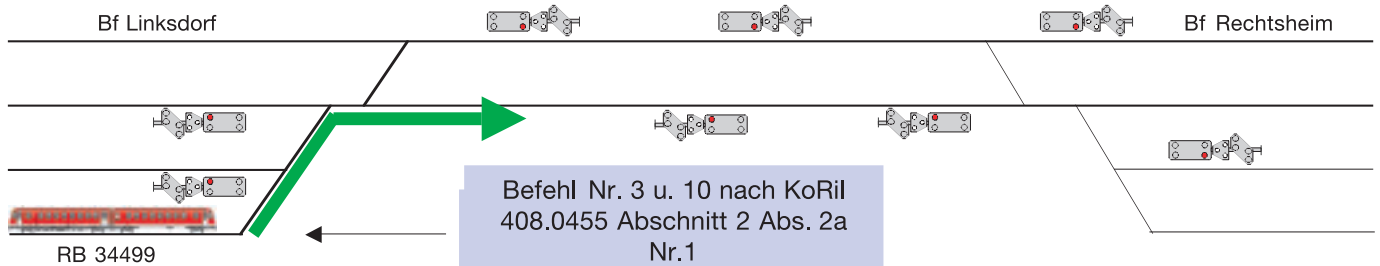
Der Grund für diese Maßnahme liegt in der Tf-spezifischen modularen und harmonisierten Zusammenfassung der bisher getrennten Regeln für „Zugfahrten ohne Hauptsignal“ bzw. „Zugfahrten ohne Hauptsignal oder ohne Hauptsignalbedienung“ in DS 408.0455 Abs. 4 bzw. DV 408.0455 Abs. 5.

Zusätzlich wurden hierbei die bisherigen Regeln in DS/DV 408.0491 Abs. 10 und 11 für das Verhalten beim Halten wegen Haltstellung eines Signals oder bei der Angabe „H“ im Fahrplan und für die Weiterfahrt nach Halt und zwar bei Weiterfahrt auf Zusatzsignal oder Befehl, auf mündlichen Auftrag ►

Abbildung 5.3: Übergang von einzelnen Regeln in DS/DV 408.0455 nach KoRil 408.



KoRil 408.0455 Abschnitt 2 Abs. 2
(gültig ab 15.06.2003) Stellung des
nächsten Hauptsignals nicht angekündigt



Befehl Nr. 3 u. 10 nach KoRil
408.0455 Abschnitt 2 Abs. 2a
Nr.1

Befehl		Triebfahrzeugführer	Zug - Sperrfahrt - Schiebetriebfahrzeug für Zug	34499	Vordruck 1 von 1 Vordruck(en)		
1	Sie dürfen - ohne Hauptsignal - bei LZB-Halt - - auf der Abzw/Üst - in den Bf/BH weiterfahren - einfahren -						
2	Sie dürfen - vorbeifahren am Halt zeigenden oder gestörten - - weiterfahren - nach Vorbeifahrt - bei LZB-Halt - an der - am - weiterfahren - nach Vorbeifahrt - bei LZB-Halt - an der - am						
	Esig, Zsig, Asig, Sperrsig Bksig, Sksig, Dksig, LZB-Sk, LZB-Nothalt	Bezeichnung des Signals/ der LZB-Bk	des Bf/BH, der Bk/Abzw/Üst/V Dist				
3	Sie dürfen im Bf/BH <u>Linksdorf</u> - ohne Ausfahrtsignal - bei LZB-Halt - ausfahren						
4	Sie fahren auf dem Gegengleis bis						
5	Sie - fahren - schieben nach in Richtung bis						
6	Sie brauchen auf dem Gegengleis nicht zu halten, sondern dürfen ohne Hauptsignal auf der Abzw/Üst ab km weiterfahren auf der Abzw/Üst ab km weiterfahren in den Bf/BH ab km ein- und ausfahren in den Bf/BH ab km einfahren						
7	Sie müssen auf dem Gegengleis in Höhe des Bksig in km der Abzw/Üst halten, Bksig in km der Abzw/Üst halten, Esig in km des Bf/BH halten						
8	Sie müssen - zwischen Znst und Znst - im Bahnhof halten vor BÜ in km / km Sie dürfen weiterfahren, wenn BÜ gesichert ist						
9	- Sie dürfen mit höchstens km/h fahren - - Sie müssen auf Sicht fahren -						
	im Bf	zwischen Znst	und Znst	in (km)	von km oder Sig	bis km oder Sig	
Grund - Nr. (siehe Rückseite) -							
Zusätzliche Befehle oder Hinweisbezüge erforderlich							
9.1	Stellen Sie fest, ob das Gleis befahrbar ist; melden Sie das Ergebnis						
9.2	Geben Sie bei Annäherung an BÜ Signal Zp7 räumen Sie den BÜ schnellstens, wenn es Fahrzeug Strabemittel erreicht hat						
9.3	Schauen Sie nach Oberleitungsschäden; melden Sie das Ergebnis						
9.4	PZB-Einrichtung - am sig - in km - ständig wirksam - unwirk						
10	Fahren Sie bis zum Erkennen der Stellung des folgenden Hauptsignals mit höchstens 40 km/h						
Linksdorf		28.04.2003		10		30	
(Ort)		(Datum)		(Uhr)		(Uhr)	
Enders		Mühleck					
(Fahrerstellen)		(enhalten (Name, Triebfahrzeugführer/Zug					
Sie müssen nicht Zutreffendes im Kopf oder im anzuweisenden Teil des Befehls schriftlich durchzeichnen. Im Befehl 2 müssen Sie für Signale und Betriebsstellen die in der Kopfzeile angegebenen Abkürzungen verwenden.							

Abbildung 6.1:
Neue Regeln in
KoRil 408.0455
Abschnitt 2 Abs. 2;
Stellung des
nächsten Hauptsignals
nicht vorsignalisiert.

oder ohne Auftrag für den Triebfahrzeugführer in KoRil 408.0456 zusammengefasst.

DV 408.0455 Abs. 1c (erster Teil – unterstrichen) – Wegfall in KoRil 408.01-09

DV 408.0455 Abs. 1 c):
Muss bei Aus-, Ein- oder Weiterfahrt ohne Hauptsignal an einem Signal Sh 2 (Haltscheibe des Wärterhaltsignals) vorbeigefahren werden, ist den Zügen zusätzlich durch Befehl Ab bzw. Bc der Auftrag zu erteilen „fährt vorbei am Signal Sh 2“. Kann oder darf ein Hauptsignal, bei dem das Signal Zs 6 mitgezeigt werden soll, nicht auf Fahrt gestellt werden und wird auf die Stumpfgleis- oder Frühhalteinfahrt nicht im Fahrplan

hingewiesen, erhalten die Züge zusätzlich Befehl Ad Nr. 4.

Der Befehl lautet bei

- Einfahrt in ein Stumpfgleis: „fährt in Stumpfgleis“,
- Frühhalteinfahrt: „fährt in Zugstraße mit Frühhalt ein“.

Die Vorbeifahrt am Signal Sh 2 (DV 301) und Sh 2 (DS 301) wird in KoRil 408.01 – 09 nicht mehr geregelt. Es wird weniger Anlässe geben, die Wärterhalt-scheibe oder Haltscheibe des Wärterhaltsignals aufzustellen, weil z. B. mit Ber. 14 zur DV 408 die Bestimmung weggefallen ist, dass vor einem Hauptsignal eine Haltscheibe aufzustellen ist,

wenn das Hauptsignal nicht auf Halt gestellt werden kann.

DS 408. 01-09 sah auch bisher keine Regelung für das Vorbeifahren vor. Es wird davon ausgegangen, dass die Wärterhalt-scheibe vor Zulassen der Zug-fahrt entfernt oder gedreht wird.

Nach DV 301 § 26 Abs. 7 wird der Haltauftrag durch Entfernen oder Wegdrehen des Signals aufgehoben, soweit der Auftrag zur Vorbeifahrt an der Haltscheibe nicht durch Befehl Ab oder Bc bzw. durch Ersatzsignal oder Linksfahrersatzsignal erteilt wird.

Die Regeln lassen das Wegdrehen der Haltscheibe zu. Wenn von dieser Möglichkeit Gebrauch gemacht wird, braucht

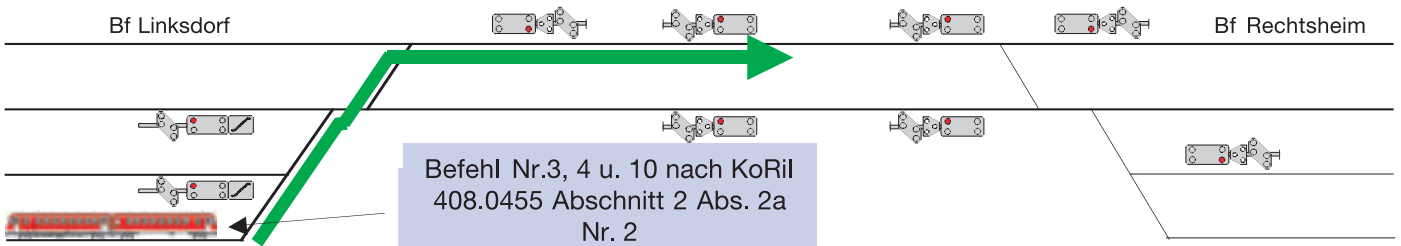
die Erlaubnis zur Vorbeifahrt eines Zuges an der Haltscheibe durch Befehl nicht geregelt zu werden.

DV 408.0455 Abs. 1c (zweiter Teil) – KoRil 408.0451 Abschnitt 1 Abs. 1e

Der zweite Teil der Regeln in DV 408.0455 Abs. 1c (Befehl Ad Nr. 4, wenn Hauptsignal mit Signal Zs 6 nicht auf Fahrt gestellt werden kann und auf eine Stumpfgleis- oder Frühhalteinfahrt nicht im Fahrplan hingewiesen wird) ist in die neuen Regeln im KoRil 408.0451 Abschnitt 1 Absatz 1 e aufgenommen worden.

DV 408.0455 Abs. 2, 1. Unterabsatz – KoRil 408.0455 Abschnitt 3a

KoRil 408.0455 Abschnitt 2 Abs. 2 (gültig ab 15.06.2003) Stellung des nächsten Hauptsignals nicht angeündigt



RB 34699

Befehl		Triebfahrzeugführer	Zug - Sperrfahrt - Schiebetriebfahrzeug für Zug	Vordruck
			34699	1
		von 1 Vordruck(en)		
1	Sie dürfen - ohne Hauptsignal - bei LZB-Halt - - auf der Abzw/Üst - in den Bf /Bf t.....weit erfahren - einfahren -			
2	Sie dürfen - vorbeifahren am Halt zeigenden oder gestörten - - weiterfahren - nach Vorbeifahrt - bei LZB-Halt - an der - am			
	Eisig, Zsig, Asig, Sperrsig Bksig, Sbk, Dksig, LZB-Bk, LZB-Nothalt	Bezeichnung des Signals/ der LZB-Bk	des Bf /Bf t, der Bk / Abzw/Üst /Bst	
X 3	Sie dürfen im Bf/Bf t. <u>Linksdorf</u> ... ohne Ausfahrtsignal - bei LZB-Halt - ausfahren			
X 4	Sie fahren auf dem Gegengleis von <u>Linksdorf</u> bis <u>Rechtsheim</u>			
5	Sie - fahren - schieben nach in Richtung bis - auf dem Regelgleis und kehren zurück auf dem Gegengleis - - auf dem Gegengleis und kehren zurück auf dem Regelgleis -			
6	Sie brauchen auf dem Gegengleis nicht zu halten, sondern dürfen ohne Hauptsignal auf der Abzw/Üst ab km weiterfahren auf der Abzw/Üst ab km weiterfahren in den Bf /Bf t ab km ein- und ausfahren in den Bf /Bf t ab km einfahren			
7	Sie müssen auf dem Gegengleis in Höhe des Bksig in km der Abzw /Üst halten, Bksig in km der Abzw /Üst halten, Eisig in km des Bf /Bf t halten			
8	Sie müssen - zwischen Zmsat und Zmsat - im Bahnhof halten vor BU in km / km / km / km Sie dürfen weiterfahren, wenn BU gesichert ist.			
V408_0412VO Befehl A4 Bk 50x70 06.03				

9		Sie dürfen mit höchstens km/h fahren - - Sie müssen auf Sicht fahren -				
	im Bf	zwischen Zmsat	und Zmsat	in (km)	von km oder Stg	bis km oder Stg
Grund - Nr. (siehe Rückseite) -						
Zusätzliche Befehle oder Hinweise (soweit erforderlich)						
9.1	Stellen Sie fest, ob das Gleis befahrbar ist; melden Sie das Ergebnis					
9.2	Geben Sie bei Annäherung an BU Signal Zp1 räumen Sie den BU schnellstens, wenn es Fahrzeug Straßenmitlle erreicht hat					
9.3	Schauen Sie nach Oberleitungsschäden; melden Sie das Ergebnis					
9.4	DZB-Einrichtung - am sig - in km - ständig wirksam - unwirk					
X 10	Fahren Sie bis zum Erkennen der Stellung des folgenden Hauptsignals mit höchstens 40 km/h					

Linksdorf	28.04.2003	10	30
(Ort)	(Datum)	(Uhr)	(Uhr)
Pritzer		Hammes-Horst	
(Fahrerstellort)		(enhalten Name, Triebfahrzeugführer/Zug)	

Sie müssen Gültigkeits im Falle vor der Nummer Sie müssen nicht zu befreiten im Kopf oder im anzuzeigen Teil des Blockhs schriftlich durchkreuzen. Im Befehl 2 müssen Sie für Signale und Betriebsstellen die in der Kopfzeile angegebenen Abkürzungen verwenden.

Abbildung 6.3:
Neue Regeln in
KoRil 408.0455 Abschnitt 2
Abs. 2; Stellung des
nächsten Hauptsignals nicht
vorsignalisiert.

DV 408.0455 Abs. 3, 3. Unterabsatz – KoRil 408.0232 Abschnitt 4

DV 408.0455 Abs. 3:
Rangierfahrtsignale sind sofort zu löschen bzw. bei der Bauform GS III Sp 68 vor dem Einspeichern bedienungsmäßig auszuschalten. Zuvor ist der Triebfahrzeugführer über für ihn nicht gültige Rangierfahrtsignale zu unterrichten. Bei der Bauform GS II sind vorhandene Zughilfsstraßen zu nutzen.

Das Rangierfahrtsignal (Rangierfahrt erlaubt) gilt nicht für Zugfahrten. Es gilt als Zustimmung des Weichenwärters zur Rangierfahrt. Wird das Signal nach dem Einstellen und Sichern des Fahrwegs nach KoRil 408.0231

und 408.0232 gezeigt, muss es gelöscht werden. Bei Stellwerken der Bauform GS III 68 muss es vor dem Einspeichern bedienungsmäßig ausgeschaltet werden. Die Regeln sind in KoRil 408.0232 Abschnitt 4 c übernommen worden.

KoRil 408.0232 Abschnitt 4:
Bei Zugfahrten, die Sie nicht durch Fahrtstellung eines Hauptsignals oder Auftrag „LZB-Fahrt“ zulassen, ...
c) müssen Sie Rangierfahrtsignale sofort löschen bzw. bei Stellwerken der Bauform GS III Sp 68 vor dem Einspeichern bedienungsmäßig ausschalten. Zuvor müssen Sie den Triebfahrzeugführer über für ihn nicht gültige Ran-

gierfahrtsignale unterrichten. ...

Der Hinweis, dass bei Bauform GS II vorhandene Zughilfsstraßen zu benutzen sind, wird nicht mehr in die Regeln aufgenommen. Die Regel gilt allgemein auch für andere Stellwerksbauformen, soweit Zughilfsstraßen vorhanden sind.

DV 408.0455 Abs. 4a – KoRil 408.0455 Abschnitt 3c

DV 408.0455 Abs. 4:
Die schriftlichen Befehle oder der mündliche Auftrag in Verbindung mit Signal Zs 2 dürfen dem Zug erst dann ausgehändigt oder erteilt werden, wenn
a) der Fahrweg gesichert und

– soweit erforderlich – die Fahrwegsicherungsübertragung und die Bestätigung über das Sichern der Bahnübergänge eingegangen sind, ...

Die Regeln über das Sichern des Fahrwegs sind in den Modulen 408.0232 und 408.0233 gegeben.

Regeln für das Sichern von Bahnübergängen sind in KoRil 408.0231, 408.0261 und – soweit signalgesteuerte Bahnübergangssicherungsanlagen oder zuggesteuerte Bahnübergangssicherungsanlagen, die durch Fahrtstellung des Hauptsignals ein- bzw. wirksam geschaltet werden, betroffen sind – in KoRil 408.0455 Abschnitt 3 c gegeben.

KoRil 408.0455

Abschnitt 3:

Sie dürfen die Zugfahrt zulassen, wenn hierfür die Bedingungen erfüllt sind. Außerdem müssen Sie Folgendes beachten:

...
c) Bei signalgesteuerten Bahnübergangssicherungsanlagen müssen Sie festgestellt haben, dass der Bahnübergang gesichert ist.

...

DV 408.0455 Abs. 4b – KoRil 408.0411 Abschnitt 2 Abs. 1, 408.0412 Abschnitt 2 Abs. 2a und 408.0455 Abschnitt 1

DV 408.0455 Abs. 4:

Die schriftlichen Befehle oder der mündliche Auftrag in Verbindung mit Signal Zs 2 dürfen dem Zug erst dann ausgehändigt oder erteilt werden, wenn

...
b) der Zug vor dem Signal zum Halten gekommen ist,

...
Für den Fall, dass ein Befehl übermittelt wird, sind die Regeln in KoRil 408.0411 Abschnitt 2 Absatz 1 und in KoRil 408.0412 Abschnitt 2 Absatz 2 a enthalten. Dass bei Zulassen der Zugfahrt durch Signal Zs 1, Zs 7 (DS 301), Zs 8, Zs 11 (DV 301), Sh 1 (DS 301) oder Ts 3 das Signal schon bedient werden darf, wenn sich der Zug dem Signal nähert, ist in KoRil 408.0455 Abschnitt 1 geregelt.

DV 408.0455 Abs. 4c – KoRil 408.0455 Abschnitt 3 Abs. d)

DV 408.0455 Abs. 4:

Die schriftlichen Befehle oder der mündliche Auftrag in Verbindung mit Signal Zs 2 dürfen dem Zug erst dann ausgehändigt oder erteilt werden, wenn

...
c) bei Aus-, Durch- oder Weiterfahrt die Bedingungen nach 408.0261 Abs. 1 erfüllt sind und sich auf Strecken-

gleisen, für die Erlaubniswechsel eingerichtet ist, die Erlaubnis bei der Abfahrtstelle befindet, soweit die Bedienung nicht wegen einer Störung verhindert wird,

...

Der Hinweis auf 408.0261 Abs. 1 ist ein Querverweis, der durch die Regel, dass die Zugfahrt zugelassen werden darf, wenn hierfür die Bedingungen erfüllt sind (KoRil 408.0455 Abschnitt 3), nicht mehr erforderlich ist.

In den Modulen 482 (Signalanlagen bedienen) wird z. B. in 482.9018 § 5 Abs. 3, 2. Unterabsatz (Regeln für Felderblock im Bereich der ehemaligen Deutschen Bundesbahn) geregelt, zu welchem Zeitpunkt die annehmende Zugmeldestelle das Erlaubnisfeld zu blocken hat. Das Erlaubnisfeld ist nach Annahme des Zuges zu blocken.

Gleiche Regeln sind auch in 482.9054 § 10B (Regeln für Felderblock im Bereich der ehemaligen Deutschen Reichsbahn) gegeben. In anderen Modulen 482, die Regeln für das Bedienen von Einrichtungen des Relaisblocks und des selbsttätigen Streckenblocks geben, ist der Zeitpunkt für Bedienen der Einrichtungen für die Abgabe der Erlaubnis nicht festgelegt. Es ist lediglich beschrieben, durch welche Handlungen die Anlage bedient wird, z.B. in 482.9019, 482.9021, 482.9055 oder 482.9056.

Bei Zugfahrten, die durch Fahrtstellung eines Hauptsignals zugelassen werden, ist es erforderlich und wird durch die Abhängigkeit der Signalanlagen erzwungen, dass die Erlaubnis bei der Zugmeldestelle ist, die die Fahrt zulässt. Bei Zugfahrten, die nicht durch Fahrtstellung eines Hauptsignals zugelassen werden, ist es ebenfalls erforderlich, dass die Erlaubnis zu der Zugmeldestelle gewechselt wird, die die Zugfahrt zulässt.

Da die Zulassung der Zugfahrt nicht von Einrichtungen des Streckenblocks abhängig ist,

muss in KoRil 408.0455 Abschnitt 3 Absatz d) die Bedingung aufgenommen werden, die Zugfahrt erst zuzulassen, wenn die Erlaubnis bei der Zugmeldestelle ist, die die Zugfahrt zulässt. Eine Ausnahme ist zugelassen für den Fall, dass die Erlaubnis wegen einer Störung nicht abgegeben werden kann.

KoRil 408.0455 Abschnitt 3

Sie dürfen die Zugfahrt zulassen, wenn hierfür die Bedingungen erfüllt sind. Außerdem müssen Sie Folgendes beachten:

...
d) Auf Strecken, für die Erlaubniswechsel vorhanden ist, muss sich die Erlaubnis bei der Zugmeldestelle befinden, die die Zugfahrt zulässt, soweit der Wechsel der Erlaubnis nicht wegen Störung verhindert wird.

DV 408.0455 Abs. 4d – KoRil 408.0455 Abschnitt 3, 1. Satz

DV 408.0455 Abs. 4:

Die schriftlichen Befehle oder der mündliche Auftrag in Verbindung mit Signal Zs 2 dürfen dem Zug erst dann ausgehändigt oder erteilt werden, wenn

...
d) für einen Zug, der halten muss, das Haltsignal nach 408.0491 Abs. 9 hergestellt ist.

Die Regel ist aus DS/DV 408.0491 Abs. 9 in KoRil 408.0451 (Geschwindigkeit im Einfahrgleis beschränken, Einfahrweg begrenzen) Abschnitt 2 aufgenommen worden. Die Regel gilt allgemein und ist eine von mehreren Bedingungen, die erfüllt sein müssen, bevor die Zugfahrt zugelassen werden darf. Hierauf wird im KoRil 408.0455 Abschnitt 3, 1. Satz hingewiesen. Ein besonderer Hinweis ist nicht erforderlich.

KoRil 408.0455 Abschnitt 3, 1. Satz:

Sie dürfen die Zugfahrt zulassen, wenn hierfür die Bedingungen erfüllt sind. ...

DV 408.0455 Abs. 4, 2. Unterabsatz, DV 408.0455 Abs. 4, 3. Unterabsatz – KoRil 408.0411 Abschnitt 2 Abs. 2 und 3

DV 408.0455 Abs. 4, 2. und 3. Unterabsatz:

...
Der Fahrdienstleiter darf die Befehle bereits fernmündlich übermitteln oder einem Boten übergeben, wenn die Bedingungen nach a), c) und d) erfüllt sind.

Für Fahrten ohne Hauptsignal oder ohne Hauptsignalbedienung im selben Fahrdienstleiterbezirk dürfen die Befehle Aa, Ab und Bc einem durchfahrenden Zug bereits am Einfahrsignal oder am Standort des Einfahrsignals ausgehändigt werden.

...

Die Regeln sind in KoRil 408.0411 Abschnitt 2 Absatz 2 und Absatz 3 aufgenommen worden.

DV 408.0455 Abs. 4, 4. Unterabsatz – KoRil 408.0455 Abschnitt 1 Abs. 1

DV 408.0455 Abs. 4, 4. Unterabsatz:

...
Das Signal Zs 1, Zs 8 oder Zs 11 darf bereits erteilt werden, wenn die Bedingungen nach a), c) und d) erfüllt sind.

Die Regeln sind in KoRil 408.0455 Abschnitt 1 Absatz 1 aufgenommen worden. ■



Rechtsfragen bei Erster-Hilfe-Leistung



Bei Notfällen aller Art werden jährlich viele Menschen getötet und noch wesentlich mehr verletzt, zum Teil schwer. Durch akute Erkrankungen geraten viele in die unmittelbare Nähe des Todes. Würde am Notfallort rechtzeitig und sachgemäß Erste Hilfe geleistet, könnte dadurch der Tod vieler Menschen verhindert – oder die Verschlimmerung von Verletzungen und Erkrankungen vermieden werden. Oftmals kommt es gar nicht zur Erste-Hilfe-Leistung, weil die Notfallzeugen befürchten, ggf. Schadensersatz leisten zu müssen oder gar wegen „falscher“ Hilfeleistung bestraft zu werden sowie Angst haben, etwas falsch zu machen. Dass diese Befürchtung grundlos ist, solange ein Ersthelfer die ihm bestmögliche Hilfe leistet, soll nachfolgend für den Nicht-Juristen dargelegt werden.

Die nachfolgenden Ausführungen sind den GUV-Informationen „Rechtsfragen bei Erster-Hilfe-Leistung“ (GUV-I 8512, bisher GUV 20.42) entnommen.

Zivilrechtliche Ansprüche/ Haftung bei Erster-Hilfe-Leistung

■ Allgemeines

Hilfe ist eine rechtmäßige Handlung; sie ist gerechtfertigt und straflos, selbst wenn sie eine strafbare Handlung (Körperverletzung) erfüllen würde.

Grundsätzlich braucht ein Ersthelfer nach geleisteter Hilfe an einem Notfallort dann nicht mit Schadensersatzansprüchen des Verletzten zu rechnen, wenn er die ihm bestmögliche Hilfe geleistet oder so sachgerecht gehandelt hat, wie er es in der Ausbildung durch die Hilfsorganisationen gelernt hat, oder wie es für ihn nach bestem Wissen erforderlich schien.

Fehlerhaftes Handeln und Unterlassen des Ersthelfers können diesem nur dann vorgeworfen werden, wenn ihm persönlich vorzuwerfen ist, im Rahmen seiner Hilfeleistung einfachste Überlegungen nicht angestellt bzw. Regeln der Ersten Hilfe, die jedem anderen einleuchten, nicht beachtet zu haben. Eine Schadensersatzpflicht kommt nur in Frage, wenn

dem Helfer ein offensichtliches Verschulden nachgewiesen werden kann. Allerdings kann einem Bürger das Fehlen von Wissen und Erste-Hilfe-Praktiken nicht als Verschulden ausgelegt werden.

■ Geschäftsführung ohne Auftrag

Erste-Hilfe-Maßnahmen haben zum Ziel, drohende Gefahren (z.B. Herz-Kreislauf-Stillstand, Verschlimmerung einer Verletzung) von einem Verletzten/Betroffenen abzuwenden. Wenn sich der Verletzte gegenüber dem Ersthelfer noch äußern, d.h. seine Zustimmung zu Erste-Hilfe-Maßnahmen erklären kann, liegt ein „Auftrag“ vor; ist dies nicht der Fall, gelten die

Regelungen der „Geschäftsführung ohne Auftrag“.

Der Ersthelfer wird demnach in „Gefahrensituationen“, in denen sich der Verletzte nicht mehr äußern kann, als „Geschäftsführer ohne Auftrag“ tätig, d.h., der Ersthelfer führt die „Geschäfte“ (= Erste-Hilfe-Leistung) ohne besonderen Auftrag für den Verletzten (= Geschäftsherrn) durch.

■ Ansprüche gegen den Ersthelfer

Im Rahmen einer Erste-Hilfe-Leistung kann der Ersthelfer grundsätzlich nicht zum Schadensersatz herangezogen werden, es sei denn, es handelt sich um ein offensichtliches Ver-

schulden, d.h. er handelt grob fahrlässig oder vorsätzlich durch unsachgemäßes Vorgehen, was zum Tode oder zu einer Verschlimmerung der Schädigung führt.

Grobe Fahrlässigkeit könnte z.B. vorliegen, wenn der Ersthelfer es unterlässt, die Unfallstelle auf einer dichtbefahrenen Straße abzusichern bzw. absichern zu lassen – obwohl die Möglichkeit dazu besteht (Warn-dreieck, anderes Fahrzeug) – und dadurch ein nachfolgendes Fahrzeug in die Unfallstelle hineinfährt, das weiteren Sach-/Personenschaden an dem Verletzten verursacht.

Vorsätzliches Verhalten liegt immer dann vor,

- wenn jemandem bewusst und gewollt bei einer Hilfeleistung eine Verletzung zugefügt oder
- wenn z.B. ein Ersthelfer zumindest billiger in Kauf nimmt, dass der Verletzte an der Unfallstelle durch nachfolgende Fahrzeuge zusätzlich verletzt werden könnte.

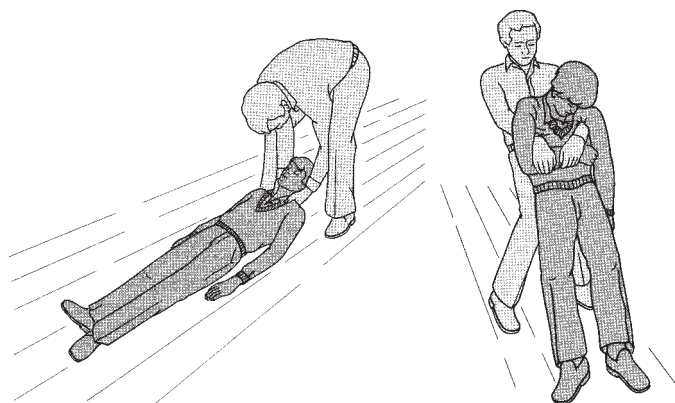


Abbildung 1:
Rettungsgreif.

Grundsätzlich kann der Ersthelfer auch nicht zum Schadensersatz für die Beschädigung fremder Sachen (z.B. zerschnittene Kleidung des Verletzten) oder für eine ungewollt zugefügte Körperverletzung herangezogen werden, wenn er Erste-Hilfe-Maßnahmen (z.B. Herzdruckmassage) durchführt, die zur Abwendung einer drohenden Gefahr (z.B. Herz-Kreislauf-Stillstand) erforderlich sind und wenn das geschützte Interesse (Leben des Verletzten) das beeinträchtigte Interesse (Unversehrtheit der Kleidung des Verletzten, Körperverletzung) wesentlich überwiegt; dies gilt auch dann, wenn die Erste-Hilfe-Maßnahmen letztlich nicht zum Erfolg führten.

Eine Sachbeschädigung oder auch eine Körperverletzung in einem derartigen Fall wäre somit gerechtfertigt.

■ Ansprüche des Ersthelfers bei erlittenem Eigenschaden

Mit der Hilfeleistung zugunsten Verletzter in Notfallsituationen ist gelegentlich auch die Gefährdung bzw. Eigenschädigung des Ersthelfers an dessen Gesundheit bzw. Gütern verbunden.

Dies soll und darf aber kein Hinderungsgrund für die Hilfeleistung bei Notfällen sein.

Der Ersthelfer kann grundsätzlich Ersatz der eigenen Aufwendungen für unvermeidbaren Schaden (z.B. Reinigungs- oder Wiederherstellungskosten seiner im Rahmen der Hilfeleistung beschädigten Kleidung) vom Verletzten (= Geschäftsherrn) bzw. u. U. von dessen Haftpflichtversicherung verlangen.

Voraussetzung hierfür ist wiederum, dass die Durchführung der Erste-Hilfe-Maßnahmen dem Interesse und dem wirklichen oder mutmaßlichen (z.B. bei bewusstlosen Personen) Willen des Verletzten entspricht.

In aller Regel kann der Ersthelfer seine Schadensersatzansprüche aber nicht nur beim Verletzten (s.o.), sondern – oftmals wesentlich leichter – auch direkt bei den zuständigen gesetzlichen Unfallversicherungsträgern geltend machen.

Hierzu hat der Gesetzgeber wegen der Uneigennützigkeit des Ersthelfers und der Möglichkeit seiner Gefährdung einen Versicherungsschutz zu dessen Gunsten geschaffen.

So ist der Ersthelfer kraft Gesetzes beitragsfrei im Rahmen der gesetzlichen Unfallversicherung gegen alle erdenklichen Personen- und Sachschäden versichert, die ihm bei der Hilfeleistung widerfahren.

Bei Körperschäden hat der Ersthelfer bei Vorliegen der gesetzlichen Voraussetzungen Anspruch auf kostenlose Heilbehandlung, Verletzten- bzw. Übergangsgeld, besondere Unterstützung, Berufshilfe und Verletztenrente.

Sollte der schwerwiegendste Unglücksfall eintreten und der Ersthelfer bei der Hilfeleistung zu Tode kommen, haben seine Hinterbliebenen Anspruch auf Rente und Sterbegeld.

Erleidet der Ersthelfer im Rahmen der Hilfeleistung Sachschäden (z.B. an seiner Kleidung oder an seinem zur Sicherung der Unfallstelle abgestellten Kraftfahrzeug), so werden diese ebenfalls im Rahmen der gesetzlichen Unfallversicherung entschädigt.

Die Leistungen der gesetzlichen Unfallversicherung setzen einen formlosen Antrag beim zuständigen Versicherungsträger voraus.

Dies ist das jeweilige Bundesland, in dem es zu dem Schaden des Ersthelfers gekommen ist bzw. der vom Land ermächtigte gemeindliche Unfallversicherungsträger.

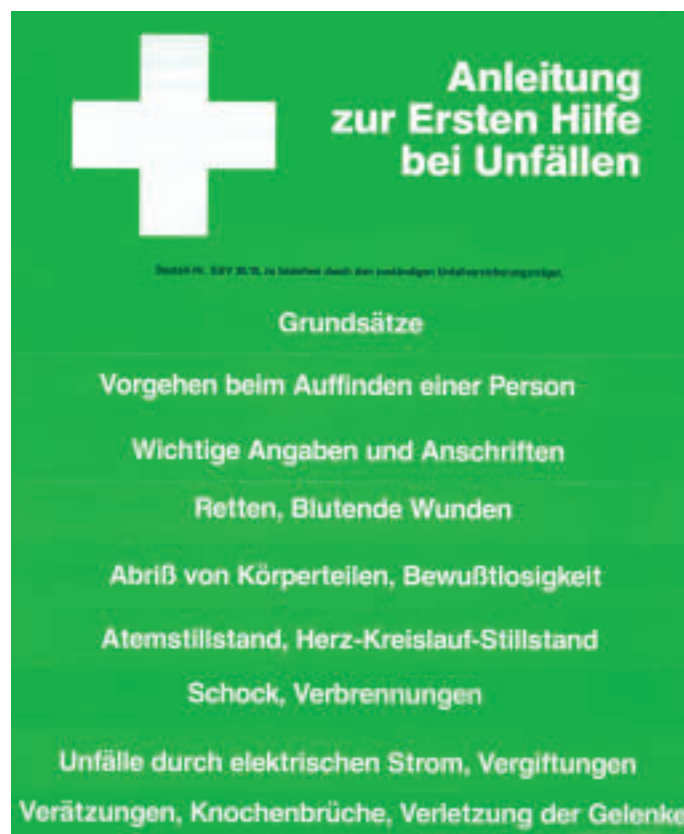


Abbildung 2:
GUV-I 510-3 (bisher GUV 30.10).

Strafrechtliche Aspekte

■ Unterlassene Hilfeleistung

Grundsätzlich macht sich jeder Bürger gemäß § 323c StGB wegen unterlassener Hilfeleistung strafbar, wenn er bei einem Notfall nicht die ihm bestmögliche (seinen Fähigkeiten entsprechende) Hilfe leistet (z.B. Arzt leistet ärztliche Hilfe; Ersthelfer führt Erste-Hilfe-Maßnahmen durch). Die Hilfeleistung wird grundsätzlich sofort erwartet.

Die Pflicht zur Hilfeleistung entfällt,

- wenn die Hilfeleistung nicht zumutbar ist, d.h. beispielsweise
 - wenn die Hilfeleistung mit einer erheblichen eigenen Gefahr verbunden ist (z.B. begründete Angst vor einem Überfall bei einem Unfall auf einsamer, nächtlicher Straße; ein Nichtschwimmer ist nicht verpflichtet, in tiefes



Wasser zu springen, um einen Verletzten zu retten);

oder

- wenn die Hilfeleistung mit der Verletzung anderer wichtiger Pflichten verbunden ist (z.B.: wer mit seinem eigenen kleinen Kind am Abgrund steht, braucht es nicht allein zu lassen, um einem anderen Menschen Erste Hilfe zu leisten). Ist eine unmittelbare Hilfeleistung nicht zumutbar, so kann aber zumindestens vom Ersthelfer das Herbeiholen weiterer Hilfe als „zumutbare“ Maßnahme im Sinne des § 323c StGB verstanden werden.
- wenn die Hilfeleistung nicht erforderlich ist (etwa, wenn sichere Gewähr für sofortige anderweitige Hilfe, z.B. durch einen am Unfallort anwesenden Arzt, besteht).

Strafbar macht sich nur, wer eine Hilfeleistung vorsätzlich (bewusst und gewollt) unterlässt (z.B. wenn der Ersthelfer eindeutig erkennt, dass ein Mensch verletzt wurde oder lebensgefährlich erkrankt ist, er aber dennoch keine Erste Hilfe leistet bzw. Hilfe herbeiruft) und damit zumindest billigend in Kauf nimmt, dass der Verletzte oder Erkrankte keine (rechtzeitige) Hilfe erhält.

■ Fehlerhaft geleistete Erste Hilfe, die z.B. zu einer Körperverletzung oder zum Tode führt

Kommt es trotz der Hilfeleistung zu einer Verschlechterung des Gesundheitszustandes oder gar zum Tod des Verletzten, so macht sich ein Ersthelfer grundsätzlich nicht strafbar, wenn er die Hilfeleistung mit der gebotenen Sorgfalt, d.h. seinen persönlichen Kenntnissen und Fähigkeiten und den Umständen entsprechend, durchführt.

Solange ein Ersthelfer unter Beachtung der gebotenen Sorgfalt Erste Hilfe leistet, macht er sich nicht wegen fahrlässiger

Körperverletzung oder sogar fahrlässiger Tötung strafbar.

Eine Bestrafung wegen Fahrlässigkeit scheidet auch dann aus, wenn eine später eingetretene Schädigung für den Ersthelfer nicht voraussehbar (z.B. Wundinfektion trotz sachgerechter Wundbedeckung) bzw. durch ihn nicht vermeidbar war.

Bezüglich der Voraussehbarkeit und Vermeidbarkeit ist zusätzlich zu berücksichtigen, dass der Ersthelfer in der Ausnahme-situation des Notfalls – bei akuter Gefahr – rasch entscheiden und handeln muss, wobei in der Notlage gerade eine Abwägung konkurrierender Maßnahmen oft sehr hohe bzw. zu hohe Anforderungen an den Ersthelfer stellt (z.B. Seitenlage bei Bewusstlosen und dadurch Verschlimmerung einer Brustkorbverletzung). Hilfeleistung ist keine Regelleistung.

Eine vorsätzlich falsche Handlungsweise des Ersthelfers, die zu einer Bestrafung führen könnte, kann im Regelfall ausgeschlossen werden.

Entsteht durch eine notwendige Hilfeleistung des Ersthelfers (z.B. Fortschleifen eines Verletzten von einer dicht befahrenen Straße) wider Erwarten eine Körperverletzung (z.B. Schnittwunden durch Fortschleifen über Glassplitter), so kann dem Ersthelfer daraus kein Vorwurf gemacht werden, da er für seine Handlungsweise eine mutmaßliche Einwilligung voraussetzen kann. Die Handlung (hier: Fortschleifen) wird nämlich im Interesse des Verletzten vorgenommen (um nicht überfahren zu werden), um eine weitergehende Schädigung zu vermeiden und der Verletzte würde vermutlich einwilligen, kann es aber (z.B. wegen Bewusstlosigkeit) nicht rechtzeitig.

Darüber hinaus gibt es für den Ersthelfer auch den Rechtfertigungsgrund des sogenannten „rechtfertigenden Notstandes“. Es handelt nicht rechtswidrig, wer z.B. zur Abwendung einer

Gefahr für die Gesundheit des Verletzten (z.B. starke Blutung aus offener, durch die Kleidung verdeckter Wunde) eine Sachbeschädigung begeht (Zerschneiden der Kleidung).

Hier überwiegt das geschützte Interesse des Verletzten (Gesundheit/-Leben) das beeinträchtigte Interesse (Unversehrtheit der Kleidung) wesentlich.

Der Vorwurf einer fahrlässigen Unvorsichtigkeit entfällt, wenn jemand in der offensichtlichen Notlage des Betroffenen eine ihm geeignet erscheinende Maßnahme ergreift, die sich nachträglich und in aller Ruhe betrachtet als nicht zweckmäßig herausstellt.

■ Begehen von Ordnungswidrigkeiten oder Verletzung von Rechtsgütern zur Rettung des Verletzten

Es könnte auch der Fall eintreten, dass ein Ersthelfer im Rahmen seiner Hilfeleistung eine Ordnungswidrigkeit oder eine Straftat begeht.

Beispiel:

Einer von mehreren Ersthelfern fährt mit seinem Wagen vom Unfallort zu einer weit entfernten Telefonzelle, die der nächste Telefonanschluss ist, um dringend benötigte fachliche Hilfe – Rettungsdienst/Arzt – zu einem Unfall mit Schwerverletzten herbeizurufen. Dabei verwirklicht er evtl. wegen überhöhter Geschwindigkeit, Durchfahrens bei Rot oder Fahrens durch eine Einbahnstraße in Gegenrichtung oder auch wegen aggressiven Fahrens den Tatbestand einer Ordnungswidrigkeit; ggf. nötigt er auch noch andere Personen, die Telefonzelle schnellstmöglich zu verlassen.

Auch in diesen Fällen ist die Handlung des Ersthelfers im Rahmen des „rechtfertigenden Notstandes“ gerechtfertigt und somit nicht zu bestrafen.

Er begeht nämlich diese Tat (Ordnungswidrigkeit) in einer gegenwärtigen, nicht anders abwendbaren Gefahr für das Leben und die Gesundheit eines Verletzten, um die Gefahr (Verschlimmerung des Zustandes wegen fehlender ärztlicher Hilfe) von einem anderen (dem Verletzten) abzuwenden (durch Herbeirufen ärztlicher Hilfe), wobei das geschützte Interesse des Verletzten (Gesundheit, Leben) das beeinträchtigte Interesse (u. a. Einhaltung der Straßenverkehrsregeln) wesentlich überwiegt.

Entsprechendes könnte auch für den Fall gelten, dass sich jemand (bei Fehlen einer Telefonzelle oder einer anderen Meldemöglichkeit) durch Zerschlagen einer Fensterscheibe (Sachbeschädigung) in das – weit und breit – einzige Haus Eintritt verschafft (Hausfriedensbruch), um von dem dort von ihm vermuteten Telefon einen Notruf abzugeben. Auch dann wäre seine Handlung wegen der Lebensgefahr für den Verletzten gerechtfertigt.

Zusammenfassung

Handelt der Ersthelfer nach bestem Wissen und Gewissen und leistet er – seinen Fähigkeiten entsprechend – die ihm bestmögliche Hilfe, so braucht er grundsätzlich weder mit zivilrechtlichen noch mit strafrechtlichen Konsequenzen zu rechnen, die sich nachteilig für ihn auswirken. Selbst wenn ihm bei der Hilfeleistung ein Fehler unterlaufen sollte, bleibt er strafrei, da er in jedem Falle seine Hilfe leistete, um dem anderen zu helfen.

