

BahnPraxis

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



10 · 2013

- Notfallübung der Feuerwehr und der S-Bahn-Rhein-Main
- Freund Winter ● Herbst und Winter: Jahreszeiten mit Tücken

ÜBUNG – ÜBUNG – ÜBUNG

Kollision auf Bahnübergang im Bahnhof Nothausen

Seit 11:34 Uhr sind im Bahnhof Nothausen alle Gleise gesperrt. Auf dem Bahnübergang in km 31,680 im Bahnhof Nothausen ist ein Güterzug mit einem Tank-Lastwagen kollidiert. Es muss mit mehreren Verletzten gerechnet werden. 150-t-Notfallkran von Fulda ist angefordert.

So oder so ähnlich könnte die Erstmeldung des Netzkordinators zu Beginn einer groß angelegten Notfallübung lauten. Es stellt sich hierbei immer die Frage, wie real die Bedingungen für das Betriebspersonal, das Notfallmanagement, die Leitstellen, die Feuerwehren, das medizinische Personal und die Polizei und für den Geräteinsatz sein sollen.



Unser Titelbild:

Abtauanlagen-Heizgebläse in der Werkstatt von DB Regio in Hof.

Foto: DB AG/Wolfgang Klee

Tatsächlich ist es aber unerlässlich solche Übungen nicht nur als „Trockenübung“, sondern auch unter Einbindung aller Kräfte durchzuführen. Es gilt zu prüfen: Sind die Meldewege effizient? Kennt jeder seine Aufgaben und Kompetenzen? Kann jeder seine Aufgaben routiniert abarbeiten? Nichts wäre ungünstiger, als wenn Hilfe aus mangelnder Kompetenz oder fehlender Entschlusskraft nicht zum Tragen käme.

Manchmal stellt sich für den Einzelnen an einer Übung Beteiligten die Frage, wie ernst man das nehmen sollte. Sicher gibt es einen Unterschied im persönlichen Handeln, wenn man weiß, dass es sich um eine Übung handelt. Natürlich sind auch Fehler verzeihlicher als im Ernstfall. Aber genau deshalb wird ja geübt. Und es gibt eine grundsätzliche Wahrheit in dieser Sache: Was nicht geübt ist, wird im Ernstfall auch nicht gelingen. Und die kritisch durchgeführte Nachbereitung einer Übung ist fast das Wichtigste daran.

Nun gibt es nicht nur große Notfälle. Auch im betrieblichen Alltag sind viele kleine, manchmal knifflige Situationen zu meistern. Auch hier gilt es, sich immer wieder gedanklich und praktisch mit seltenen Fällen des Regelgeschäftes und auch Besonderheiten vertraut zu halten. Dazu gehört wie jedes Jahr der Winter. Ob er tatsächlich mit winterlicher Pracht auftritt oder seinen Namen nur sporadisch verdient, wissen wir nicht im Vorhinein. Sind aber die Vorbereitungen getroffen? Ist allen klar, dass die Mobilkommunikation im Winterdienst, wo GSM-R vorhanden ist, zukünftig nur noch über GSM-R zu führen ist? Ist es mir als Sicherheitsaufsicht auch vor Augen was gilt, wenn ich dem Fahrdienstleiter nach dem Reinigen einer Weiche gemeldet habe, dass sich mein Trupp aus dem Gefahrenbereich des Gleises entfernt hat? Bereits im Moment der Abgabe dieser Meldung ist „meine“ Sperrung der Weiche verwirkt!

Sie sehen: Im Großen wie im Kleinen ist die immerwährende auch persönliche Auseinandersetzung mit den unterschiedlichsten Einsatzfällen die beste Vorbeugung gegen Fehler oder Unsicherheiten, meint jedenfalls Ihr BahnPraxis Redaktionsteam und wünscht Ihnen viel Freude an der Lektüre dieses Heftes.

Ihr BahnPraxis-Redaktionsteam

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

Dr. Jörg Bormet, Hans-Peter Schonert (Chefredaktion), Klaus Adler, Uwe Haas, Anita Hausmann, Markus Krittian, Jörg Machert, Steffen Mehner, Niels Tiessen, Michael Zumstrull (Redakteure).

Anschrift

Redaktion „BahnPraxis“, DB Netz AG, I.NPB 4, Theodor-Heuss-Allee 7, D-60486 Frankfurt am Main, Fax (069) 265-20506, E-Mail: BahnPraxis@deutschebahn.com

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 Euro 15,60 zuzüglich Versandkosten.

Verlag

Bahn Fachverlag GmbH
Linienstraße 214, D-10119 Berlin
Telefon (030) 200 95 22-0
Telefax (030) 200 95 22-29
E-Mail: mail@bahn-fachverlag.de
Geschäftsführer: Dipl.-Kfm. Sebastian Hüthig

Druck

Laub GmbH & Co KG, Brühlweg 28, D-74834 Elztal-Dallau.

Brandschutz

Notfallübungen der Feuerwehr und der S-Bahn Rhein-Main



Dipl.-Ing. (FH) Marc Schreiner, Eisenbahn-Unfallkasse, Abteilung Prävention und Gesundheitsschutz, Frankfurt am Main

Für die Notfallmanager der EIU und die Notdienste der EVU ist die Betreuung und Evakuierung zahlreicher Reisenden aus Fahrzeugen des Personenverkehrs nichts Außergewöhnliches. Für die Helfer von Feuerwehr und Rettungsdienst stellt eine solche Situation immer etwas Besonderes dar. Daher müssen Feuerwehr und Rettungsdienst einen Notfall im Gleisbereich von Zeit zu Zeit üben. Verkehrsunfälle auf Straßen gehören zum regelmäßigen Einsatzspektrum jeder Feuerwehr, ein Einsatz im Gleisbereich hingegen ist für den Rettungsdienst sowie die überwiegend freiwilligen Helfer bei Feuerwehr und Katastrophenschutz eine Ausnahme.

Im nachfolgenden Beitrag erläutert der Autor, der in seiner Freizeit als Pressesprecher der Freiwilligen Feuerwehr Dietzenbach fungiert, an einem Beispiel, worauf es bei Übungen im Gleisbereich ankommt.

Entgegen der weitverbreiteten Meinung in der Bevölkerung werden in Deutschland der Brandschutz und die Hilfeleistung immer noch überwiegend durch freiwillige Kräfte sichergestellt. Obwohl die Feuerwehr immer eine Einrichtung der Gemeinde ist (gesetzlicher Auftrag von Gemeinden und Städten), bestehen die Einsatzkräfte überwiegend aus ehrenamtlichen Helfern. So gibt es in Deutschland rund 24.000 Freiwillige Feuerwehren und gerade einmal zirka 100 Berufsfeuerwehren.

Zum Teil haben die Einsatzkräfte noch nie an einem Fahrzeug der Bahn geübt bzw. hat nicht jede Feuerwehreinheit den Lehrgang „Bahn 1“ besucht (bundeslandspezifischer Grundlehrgang für Feuerwehrangehörige zu Einsätzen im Gleisbereich auf regionaler Ebene). Auch bei den Führungskräften der Feuerwehr kann nicht vorausgesetzt werden, dass alle die überregionale Ausbildung „Bahn 2“, in der Regel an der Landesfeuerwehrschule, absolviert haben. Auch bei anderen Hilfsorganisationen sieht es ähnlich aus. Der allgemeine Rettungsdienst wird in der Regel durch hauptamtliche Kräfte durchgeführt. Bei größeren Einsätzen und Katastrophen kommen jedoch beim Deutschen Roten Kreuz, Malteser Hilfsdienst, Johanniter-Unfall-Hilfe, Arbeiter-Samariter-Bund, Technischen Hilfswerk, etc. ebenfalls überwiegend ehrenamtliche Kräfte zum Einsatz.

Professionelle Hilfe durch Freiwillige

Diese Rahmenbedingungen sind zu berücksichtigen, wenn eine Übung geplant wird. Bei den Helfern handelt es sich nicht um „Profis“, sondern um Ehrenamtliche, die in der Regel nur zu Einsätzen von ihren Arbeitgebern freigestellt werden, um dann professionelle Hilfe zu leisten. Übungen und Lehrgänge müssen daher so organisiert werden, dass diese in der Freizeit der Helfer stattfinden und möglichst nicht ihre Berufstätigkeit tangieren.

Beispiel einer Notfallübung

In der Nacht zum 27. April 2013 fand in Heusenstamm, einer kleinen Gemeinde im Kreis Offenbach, eine Katastrophenschutzübung im Bahnbereich statt. Die Helfer von Feuerwehr und Deutschem Roten Kreuz hatten hier nach langer Zeit – die letzte Übung dieser Art fand im Jahr 2007 statt – wieder einmal die Gelegenheit,

Übungsablauf der
Einsatzübung
S-Bahn Rhein-Main

Uhrzeit	Bemerkung	Dauer
22:00 Uhr	Eintreffen aller Beteiligten	
22:15 Uhr	Begrüßung	
22:30 Uhr	Vorstellung des Übungsszenario mit Erläuterungen zur „Einsatzstelle“ (Topographie, Infrastruktur)	ca. 30 Min. (Feuerwehr)
23:00 Uhr	Gefahren an der Einsatzstelle mit den Besonderheiten im Bereich von Bahnanlagen	ca. 30 Min. (Feuerwehr, Notfallmanager Netz)
23:45 Uhr	Notfallmanagement der Bahn Kompaktvortrag über das Notfallmanagementsystem der Bahn und seine Komponenten	ca. 30 Min. (Notfallmanager Netz)
0:15 Uhr	gemeinsames Essen	
1:00 Uhr	Vorbesprechung Einsatzleitung	(Feuerwehr)
ca. 1:30 Uhr	Übungsbeginn ca. 1:35 - Erster Abmarsch Einsatzleitwagen 1 (Heusenstamm), Tanklöschfahrzeug (Heusenstamm), Gerätewagen Umwelt (Heusenstamm), Löschgruppenfahrzeug (Heusenstamm), Rüstwagen (Rembrücken). ca. 1:38 - zweiter Abmarsch Einsatzleitwagen 2 (Neu-Isenburg), Gerätewagen „JUK“ (Neu-Isenburg), Hilfeleistungslöschfahrzeug (Dietzenbach), Hilfeleistungslöschfahrzeug (Heusenstamm), Tanklöschfahrzeug (Obertshausen), Gerätewagen Licht (Rodgau), Gerätewagen Nachschub (Heusenstamm) Notfallmanager - DB Netz AG ca. 1:45 - dritter Abmarsch DRK Betreuungsguppe, Regio Notdienst - DB Regio AG ca. 1:47 - vierter Abmarsch Löschgruppenfahrzeug (Heusenstamm), Hilfeleistungslöschfahrzeug (Rembrücken) Betreuer - DB Regio AG	ca. 210 Min.
ca. 3:30 Uhr	Übungsende	

Quelle: Freiwillige Feuerwehr Dietzenbach

im Gleisbereich an einem Fahrzeug der Bahn zu üben.

Um eine Unterbrechung des Bahnverkehrs auf der Strecke zwischen Offenbach und Dietzenbach zu vermeiden, wurde die Übung in die Nacht bzw. frühen Morgenstunden gelegt – in eine Zeit, in der auf der Strecke Betriebsruhe herrscht. Auch wenn dieses vorweg von einigen skeptisch betrachtet wurde, fanden sich trotz der Uhrzeit zahlreiche Helfer des Katastrophenschutzes und sogar freiwillige Statisten (Mimen, die die Fahrgäste spielten), die zu der nachtschlafenden Zeit bereit waren, sich an dieser Übung zu beteiligen.

Vorbereitung

Die Vorbereitungen für diese Übung begannen bereits knapp ein Jahr zuvor. Die Feinabstimmung erfolgte abschließend in den zwei Monaten vor dem Übungstermin. Koordiniert wurde die Planung auf Seiten der Helfer vom Ausbildungsleiter der Feuerwehr Heusenstamm und auf Seiten der Bahn von dem für den Streckenabschnitt zuständigen Bezirksleiter Betrieb der DB Netz AG aus Hanau.

Da die Feuerwehr Heusenstamm eine solche Einsatzlage auch im Realfall nicht allein beherrschen könnte, wurden zusätzlich Feuerwehren der benachbarten Kommunen sowie eine Betreuungseinheit des Deutschen Roten Kreuzes mit in die Übung einbezogen. Auf der S-Bahn-Strecke zwischen Offenbach und Dietzenbach besteht zwischen 1:15 Uhr und 4:15 Uhr bzw. am Wochenende bis 4:45 Uhr Betriebsruhe. Diese Zeit bot sich somit an, um eine Übung mit Sperrung beider Gleise durchzuführen, ohne dass dies zu weitreichenden Störungen im S-Bahn-Verkehr führte.

Für die Feuerwehr stellt eine Übung mitten in der Nacht auf der einen Seite etwas Besonderes dar, auf der anderen Seite gehören für die Helfer Einsätze zu jeder Tages- und Nachtzeit zum Alltag. Um den Helfern nach der Übung ausreichend Erholungszeit zu ermöglichen, wurde als Übungstag ein Freitag gewählt, so dass alle am folgenden Wochenende den fehlenden Schlaf ausgleichen konnten.

Beteiligte Einsatzkräfte

Neben der Feuerwehr Heusenstamm (Heusenstamm und Rembrücken)

Abstimmung der
Führungskräfte Feuerwehr



„Eine besondere Herausforderung war es, die Einsatzstelle nur über die Böschung erreichen zu können, bzw. die erst einmal überwinden zu müssen.“

Übungsteilnehmer

Der Notfallmanager
im Gespräch mit der
Einsatzleitung



„Eine Freiwillige Feuerwehr kann man nicht planen; da musst du mit dem Personal an der Einsatzstelle auskommen, welches gerade da ist.“

**Leiter
einer Feuerwehr**

beteiligten sich Einsatzkräfte aus den Nachbargemeinden Dietzenbach, Obertshausen und Hausen, Rodgau und Neulsenburg sowie eine Betreuungseinheit des Deutschen Roten Kreuzes an der Übung. Auch mit den Kräften aus den Nachbargemeinden musste der Termin im Vorfeld abgestimmt bzw. musste diesen der Übungsablauf mit ausreichend Vorlauf bekannt gegeben werden.

Die Feuerwehr war dabei mit 16 Fahrzeugen beteiligt, vom Rettungsdienst kamen noch weitere hinzu. In der Summe waren mehr als 150 Einsatzkräfte in das Übungsszenario einzubinden.

Übungsobjekt/Bahn-Beteiligte

Als Übungsobjekt wurde eine S-Bahn der Baureihe ET 423 gewählt, da Fahrzeuge von diesem Typ überwiegend auf der Strecke Offenbach – Dietzenbach verkehren. Nur im Verstärkungsverkehr werden dort zurzeit noch Fahrzeuge der Baureihe ET 420 eingesetzt. Ein Fahrzeug der Baureihe ET 423 musste somit in der Nacht von der S-Bahn Rhein-Main am angenommenen Einsatzort bereitgestellt werden. Hier bot sich an, die letzte Fahrt in dieser Nacht nicht unmittelbar in die Abstellung nach Offenbach zu fahren, sondern diese Leerfahrt für die Übung in Heusenstamm zu nutzen.

Neben dem Notfallmanager der DB Netz AG (EIU) musste auch der Notdienst des zuständigen EVU mit in die Übung eingebunden werden. In der Regel ist bei einem Notfall im Bereich der S-Bahn Rhein-Main der Regio Notdienst sowie ein Betreuer des Notdienstes ebenfalls mit vor Ort.

Mimen/Statisten

Um den Helfern von Feuerwehr und Roten Kreuz eine Aufgabe zu geben, war es wichtig, dass nicht nur an einem Zug geübt wurde, sondern dass auch Personen „gerettet“ werden konnten. Hierfür wurden Statisten in einer größeren Zahl benötigt, die deutlich über 30 Personen liegen sollte. Außerdem brauchten die Mimen entsprechende Rollen, die von diesen dann bei der Übung möglichst realistisch gespielt werden sollten.

Information der Bevölkerung

Vorab wurden die Bewohner von Heusenstamm durch die Feuerwehr über die

nächtliche Übung informiert. Bereits in der Woche vor der Übung und noch einmal am Übungstag selbst berichtete die lokale Presse über das nächtliche Geschehen am Bahndamm und warb bei der Bevölkerung um Verständnis für eine mögliche nächtliche Lärmbelästigung.

Zusätzlich wurde über die Lokalpresse nach Statisten gesucht, die als Mimen bei der Übung die Fahrgäste und insbesondere eine zu rettende Seniorengruppe spielen sollten.

Übungsszenario

Von der Übungsleitung wurde bewusst kein „Worst Case“ gewählt – mit zahlreichen blutenden und eingeklemmten Personen, sondern eine Situation, die in der Realität mit ausreichender Wahrscheinlichkeit im Bereich des Personenverkehrs auftreten kann.

Als Szenario wurde angenommen, dass es in einer S-Bahn auf dem Weg von Dietzenbach nach Offenbach zu einem

technischen Defekt gekommen war. Nachdem die Fahrt um „20:56 Uhr“ (angenommene Zeit) den Bahnhof Heusenstamm in Richtung Offenbach-Bieber verlassen hat, kommt der Triebzug hinter dem Bahnhof Heusenstamm in Richtung Offenbach-Bieber kurz vor „21:00 Uhr“ in einem Geländeeinschnitt zum Stehen.

Auf beiden Seiten der Gleise steigt die Böschung in einem Winkel von 45° bis 60° an und ist mit Sträuchern und Brombeerhecken überwuchert.

Unter den Fahrgästen befindet sich unter anderem eine Gruppe von Senioren, teilweise mit eingeschränkter Mobilität. Einige Rollstuhlfahrer gehören ebenfalls zu dieser Gruppe. Das Wetter an diesem Tag ist regnerisch, die Temperatur beträgt 8° C und jahreszeitlich bedingt ist es bereits früh dunkel. Das technische Problem des Triebzuges lässt eine Weiterfahrt nicht zu, eine Bereitstellung eines Ersatzzuges parallel zum „havarierten“ Fahrzeug ist kurzfristig nicht realisierbar. In Folge des technischen Defektes fallen im Fahrzeug der Strom und damit auch das Licht aus.



Vorbereitung/
Unterweisung in der
Feuerwache Heusenstamm

„Es war für mich eine neue Erfahrung, mit so vielen Kräften verschiedener Feuerwehren und anderen Organisationen zusammen zu arbeiten. Außerdem hat man auch den ein oder anderen Trick für den Realfall mitgenommen.“

Übungsteilnehmer



Evakuierung nicht
„gefährlicher“ Fahrgäste durch
die Feuerwehr

„Es war das erste Mal, dass ich die Möglichkeit hatte an einem Zug im Gleisbereich zu üben und auch im Einsatz konnte ich noch keine Erfahrungen im Hinblick auf die Rettung von Fahrgästen aus einer S-Bahn, Bus oder ähnlichem machen.“

Übungsteilnehmer

Im späteren Verlauf kommt es im vorderen Teil des ET 423 in Folge des technischen Defektes zu einem Schwelbrand mit starker Rauchentwicklung.

Nachdem das Fahrzeug zum Stehen gekommen ist, informiert der Triebfahrzeugführer den zuständigen Fahrdienstleiter und die für ihn zuständige Transportleitung der DB Regio AG über die Störung am Fahrzeug.

Der Fahrdienstleiter informiert daraufhin unverzüglich die zuständige Notfallleitstelle in der Betriebszentrale Frankfurt, welche daraufhin die zuständige Leitstelle der Feuerwehr im Kreis Offenbach kontaktiert.

Für die Übung wurde eine wesentliche, üblicherweise erst vor Ort zu treffende Entscheidung vorausgesetzt: Der Notdienst des EVU und der Notfallmanager des EIU hatten gemeinsam mit dem Einsatzleiter der Feuerwehr beschlossen, die Fahrgäste auf der freien Strecke aus der S-Bahn zu evakuieren und später mit einem Bus zum nächstgelegenen größeren Bahnhof zu bringen.

Von der Kreisleitstelle Offenbach werden daher sofort mehrere Feuerwehreinheiten aus den umliegenden Gemeinden alarmiert (die Feuerwehren aus Dietzenbach, Obertshausen, Hausen und die örtlich zuständige Feuerwehr mit den Standorten Heusenstamm und Rembrücken).

Bei allen Kräften handelt es sich ausschließlich um ehrenamtliche Helfer der Freiwilligen Feuerwehr. Zusätzlich wird zur Betreuung der Fahrgäste eine Betreuungsgruppe des Deutschen Roten Kreuzes (DRK) alarmiert und nach Heusenstamm beordert.

Übungsablauf

Für die örtliche Feuerwehr begann die lange Übungsnacht gegen 20:00 Uhr. Die Feuerwehrfahrzeuge wurden vor die Fahrzeughalle gefahren und die Halle selbst in einen Tagungssaal verwandelt. Im hinteren Bereich der Fahrzeughalle wurde vom örtlichen DRK ein Verpflegungsbereich vorbereitet. Um 22:00 Uhr trafen dann die weiteren Kräfte von Feuerwehr und DRK aus den umliegenden Gemeinden ein.

Unterweisung in die Gefahren an der Einsatzstelle

Nach der Begrüßung durch den Stadtbrandinspektor fand zunächst eine Unterweisung in die Gefahren an der Einsatzstelle durch den Ausbildungsleiter der Feuerwehr Heusenstamm statt. Dabei wurde besonders auf die Gefahren im Gleisbereich eingegangen, wie die elektrischen Gefahren aus der Oberleitung und am Fahrzeug sowie auf die Gefahren durch den Eisenbahnverkehr. Besonders wurde in Bezug auf die Benutzung von Leitern darauf hingewiesen, dass unter der nicht abgeschalteten Oberleitung nur mit kurzen Leiterteilen gearbeitet werden darf (ein Steckleiterteil, Teleskopleiter). Anschließend stellte der Notfallmanager der DB Netz AG in einem Kompaktvortrag das Notfallmanagement der Bahn vor, da ein größerer Teil der Übungsbeteiligten bisher keinen „Bahn 1“ Lehrgang besucht hatte und das Einsatzgebiet „Eisenbahn“ so für viele etwas Neues war. Anschließend wurden die rund 200 Beteiligten in das Übungsszenario eingewiesen.

Rollen der Mimen

Während den Einsatzkräften die zu erwartende Situation erläutert wurde, erhielten die Mimen in einem gesonderten Raum ihre Aufgaben zugeteilt. Immerhin 35 Freiwillige hatten sich gefunden, darunter Eltern und Freunde der Feuerwehrangehörigen, der Vorstand der örtlichen Seniorenhilfe sowie weitere Bewohner, die den Aufruf der örtlichen Presse gelesen hatten und die bereit waren, bei der nächtlichen Übung mitzuspielen und sich retten zu lassen. So gab es zum Beispiel die Rolle einer Frau, die sich größte Sorgen um ihr neues Prada-Kostüm machte, wenn sie auf freier Strecke aus dem Zug klettern müsste, außerdem hatte sie für die 1. Klasse bezahlt und da musste dann schließlich auch eine Rettung erster Klasse drin sein. Oder „Annalena Seeger“, die hochschwanger war und der es nach der Notbremsung gar nicht gut ging. Dann gab es noch den querschnittsgelähmten „Peter Siebenhühner“, der sich in seinem Rollstuhl nicht anfasseln lassen wollte und als weitere Rolle „Georg Farngrün“, ein ehemaliger Bundeswehrsoldat. Er wusste genau, was zu tun war und versuchte, das Kommando zu übernehmen.

Nachdem alle einen gemeinsamen Miternachtssnack, zubereitet vom DRK, eingenommen hatten, verteilten sich die

Begleitung der Fahrgäste aus der S-Bahn bis zur Straße



„Besonders interessant war für mich, die Fahrgäste zunächst beruhigen zu müssen und im späteren Verlauf Fahrgäste im Rollstuhl aus der S-Bahn zu retten.“

Übungsteilnehmerin

Brandbekämpfung im vorderen Zugteil



„Ich hatte bisher noch nicht die Möglichkeit, feuerwehrtechnisch an einem Zug zu üben.“

Übungsteilnehmer

Kräfte von Feuerwehr und DRK auf ihre Fahrzeuge und die Mimen machten sich auf den Weg zum Bahnhof Heusenstamm. Dort wartete bereits die Zugfahrt auf sie, die sie dann zum Übungsort brachte.

Beginn einer „ereignisreichen Übung“

Pünktlich gegen 1:26 Uhr begab sich der ET 423 mit seinen speziellen Fahrgästen auf den Weg zur „Unglücksstelle“. Der Triebfahrzeugführer fuhr bis zu der vereinbarten Stelle, wo er dann das Fahrzeug komplett abrüstete.

Gegen 1:30 Uhr trafen die ersten Einheiten der Feuerwehr am Bahndamm ein. Später erreichte auch der Notfallmanager der DB Netz AG die Einsatzstelle. Nachdem der Notfallmanager das Gleis in Richtung Heusenstamm sowie das Gegengleis in Richtung Dietzenbach durch den Fahrdienstleiter hatte sperren lassen, erkundete der Einsatzleiter der Feuerwehr die Lage und gab den Einsatzkräften erste Befehle.

Größtes Problem für die Einsatzkräfte war neben der Dunkelheit vor allem der Standort des Zuges in einem Geländeeinschnitt. Passend zum geplanten Szenario regnete es in der Nacht und die Temperatur war auf unerfreuliche 8°C gesunken.

Um an der Einsatzstelle sicher arbeiten zu können, wurde diese zunächst durch zwei „Power-Moons“ – eine Art künstlichem Mond, einem Beleuchtungsfahrzeug sowie Scheinwerfern auf Gleisrollwagen fast taghell erleuchtet. So war anschließend ein „gefahrloses“ Arbeiten bzw. Üben im Gleisbereich möglich und auch etwaige Stolperstellen konnten sicher erkannt werden.

Mit Hilfe von tragbaren Leitern stellte die Feuerwehr anschließend einen sicheren „Weg“ von der parallel zum Gleis verlaufenden Straße über die Böschung in den Gleisbereich her.

Am hinteren Ausstieg wurde zum Nachbargleis hin eine Plattform vor dem Ausstieg des ET 423 aufgebaut, über die die „Reisenden“ zunächst den Zug sicher verlassen konnten. Im Bereich der Böschung war von der Feuerwehr eine Leiter so in Position gebracht worden, dass die Reisenden auf dieser gefahrlos die oberhalb der Bahntrasse verlaufende Straße erreichen konnten. Im Gleisbereich sowie auf der Leiter in der Böschung wurden sie von zahlreichen Feuerwehrleuten gesichert.

Zeitgleich errichtete die Betreuungseinheit des DRK mehrere Notfallzelte, in denen die „Reisenden“ bis zum „Weitertransport“ durch einen Schienenersatzverkehr, geschützt vor Regen, Wind und Kälte betreut wurden. Hier erfolgte dann auch eine medizinische und psychologische Betreuung der zum Teil stark traumatisierten Fahrgäste. Zusätzliche Unterstützung erhielt das DRK durch den „Betreuer“ vom Regio Notdienst (DB Regio AG), der Getränke und Snacks für die Reisenden bereitstellte.

Weitere Kräfte der Feuerwehr kümmerten sich parallel zur Evakuierung der Reisenden um die Brandbekämpfung im vorderen Zugteil. Nachdem alle „Fahrgäste“ in den hinteren Zug gebracht worden waren, bestand für diese keine akute Gefahr durch den Brandrauch.

Eine Rauchausbreitung im Fahrzeug konnte durch die Löschmaßnahmen verhindert werden. Der Brandrauch zog über die geöffneten Fahrzeugtüren im vorderen Zugteil rasch ins Freie ab.

Fazit

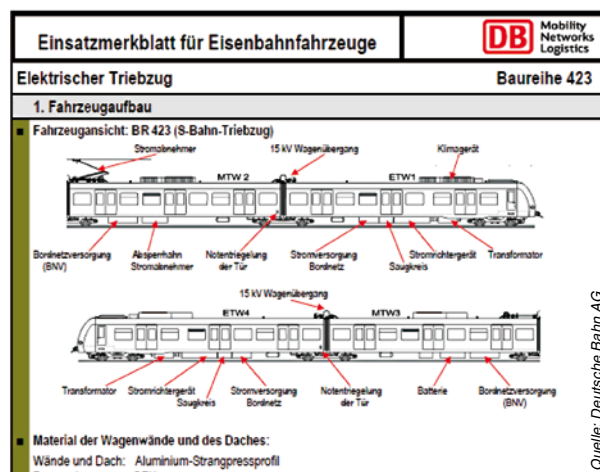
Eine regelmäßige Übung im Gleisbereich ist insbesondere für Freiwillige Feuerwehren erforderlich, da Einsätze für die Feuerwehr im Gleisbereich nicht zum Alltagsgeschäft gehören und hier situationsbedingt eine größere Anzahl Einsatzkräfte zeitgleich benötigt wird.

Die Unterweisung in Bezug auf die Gefahren im Gleisbereich kurz vor der Übung hatte den Vorteil, dass allen Beteiligten die Gefahren während der Übung noch präsent waren. Zusätzlich sollte in der Unterweisung mit Hilfe des Einsatzmerkblattes auch auf die Besonderheiten des

eingesetzten Zuges hingewiesen und die Möglichkeiten einer Türöffnung erläutert werden.

Eine Betreuung von traumatisierten Fahrgästen im Zug durch die Feuerwehr kann deren Einsatzkräfte schnell überfordern, da diese hierin in der Regel nicht ausgebildet sind. Hier sollten daher geschulte Kräfte eingesetzt werden, bis die Fahrgäste von der Feuerwehr evakuiert werden. Nach Möglichkeit sollte der Rettungsdienst bzw. die örtlich zuständige Hilfsorganisation (DRK, Johanniter, Malteser, ASB etc.) bereits im Zug zur Betreuung der Fahrgäste hinzugezogen werden, sofern diese Rettungskräfte dabei nicht selbst gefährdet werden. Eine qualifizierte Unterstützung kann hier auch durch den „Betreuer“ vom Regio Notdienst erfolgen, der für diese Situation unter anderem eine spezielle Ausbildung hat und die nötige Routine besitzt.

Aufgrund immer wieder nachrückender junger Einsatzkräfte bei den Feuerwehren besteht ein ständiger Bedarf für eine Ausbildung „Bahn 1“ zum Beispiel auf Kreisebene. In diesem Lehrgang muss den Einsatzkräften unter anderem durch den Bezirksleiter Betrieb (DB Netz AG) als Notfallmanager die Gefahren im Gleisbereich nahe gebracht werden. In Bereichen, auf denen nur wenige Fahrzeugtypen verkehren, ist es zudem sinnvoll, wenn die Feuerwehren regelmäßig das einsatztaktische Vorgehen an diesen Fahrzeugen üben können. Hierbei kann der Notdienst des jeweiligen EVU, der für die Evakuierung der Reisenden zuständig ist, in die Ausbildung eingebunden werden, um auf die einsatztaktischen Möglichkeiten an den Fahrzeugen einzugehen. ■



Ausschnitt Einsatzmerkblatt ET 423

„Bisher konnte ich im Einsatz noch keine Erfahrungen im Hinblick auf die Rettung von Fahrgästen aus einer S-Bahn machen.“

Übungsteilnehmerin

Freund Winter



André Müller, Örtlicher Betriebsleiter, DB Regio AG, Verkehrsbetrieb Oberbayern, München

Was Kinder erfreut und zu Jubelstürmen veranlasst, was sie herauslockt in die weiße Pracht, bereitet Eisenbahnern Sorge und Mehraufwand – der Winter. Landläufig wird er gern als einer der Hauptfeinde des Bahnverkehrs ausgemacht. Beglückt er uns völlig überraschend jährlich aufs Neue. Oder doch nicht?

Als ich diesen Beitrag von meinem Schreibtisch in Bayern aus schrieb, war es Mitte Juli und die Sonne heizte mein Büro auf nahezu tropische Temperaturen auf. Trotzdem begann ich just in diesem Moment die Vorbereitungen für den nächsten Winter. Im vergangenen Jahr hielt er uns alle besonders fest in seinem Griff. Das brauchen wir nicht gleich wieder. Die Vorbereitung auf diese Jahreszeit ist ein wichtiger Bestandteil unserer Arbeit, nicht nur in Oberbayern. Wir haben dabei unsere Kunden im Blick, ebenso unsere Mitarbeiter, die oftmals Herausragendes leisten, um der Witterung zu trotzen und den Bahnbetrieb aufrecht zu erhalten. Die beste Vorbereitung kann im Ernstfall das Engagement unserer Mitarbeiter nicht ersetzen.

Ohne Vorbereitung ist alles nichts!

Gern lade ich Sie ein, einen kurzen Einblick in die Wintervorbereitung bei DB Regio Oberbayern zu nehmen. Denn Mitte Juli ist es gerade richtig, um an den Winter zu denken. Damit wir diesen Termin nicht vergessen, ist er ab diesem Zeitpunkt fest im Jahreskontrollplan unseres Verkehrsbetriebes hinterlegt. Von nun an beginnen wir im Hintergrund mit den Vorbereitungen,

was im Ergebnis dazu führen wird, dass wir gut organisiert und gewappnet dem kühlen Freund entgegen treten können.

Dazu bedarf es einer klaren Strategie:

- Planung von Präventivmaßnahmen und Rückfallkonzepten.
- Festlegung von verbindlichen Terminen als Meilensteine in der Planung (Jahreskontrollplan).

Schwerpunkte bei den Präventivmaßnahmen:

- Sensibilisierung der Fahrpersonale über die Herbstweisung und das Winterheft.
- Frühzeitige Ertüchtigung der Fahrzeugtechnik, Umstellung auf Winterbetrieb.
- Auf Erfahrungswerten basierende Optimierung der Materialverfügbarkeit in der Instandhaltung der Fahrzeuge, auch bei unseren Partnern.
- Vorhalten von Abtau- und Enteisungskapazitäten und der notwendigen Bedienmannschaft.
- Aufstellen einer Standzeitenanalyse im Werkstattbereich.
- Gesicherte Ausrüstung der Fahrzeuge und Standorte mit Wintergerätschaft.
- Konzeptionelle Abstimmung mit dem Infrastrukturbetreiber (zum Beispiel Prioritäten beim Einsatz der Schneeräumtechnik bzw. von Schneeräummannschaften und Durchführung von Winterübungen).

Schwerpunkte für den Winterbetrieb bis hin zu Rückfallkonzepten (Abbildung 1):

- Sicherstellung definierter und trainierter Abläufe in der Einsatzleitung.
- Aufstellen einer Einsatz- und Eskalationskonzeption.
- Einsatz der Abtau- und Enteisungstechnik ist organisatorisch und personell abzusichern.
- Anwendung/Umsetzung einer Schwächungsmatrix (Verringerung des Fahrzeugangebots bei Beibehaltung der Umläufe).
- Geregelter Abstimmung mit Dritten (zum Beispiel Erbringung von Leistungen durch dritte Unternehmen).
- Vorlage und ggf. Anwendung eines Notfallkommunikationskonzeptes.
- Information der Personale und unserer Sozialpartner (zum Beispiel wegen angepasster Arbeitszeiten).

Ein Wintertag aus der Sicht der Leitstelle und der Werkstatt

Wie können Sie sich also das Wintergeschäft bei uns vorstellen? Im Winterzeitraum werden generell über das Zugpersonal kritische Vereisungszustände an den Fahrzeugen zur Leitstelle gemeldet (Abbildung 2). Das ist uns sehr wichtig, um notwendige Enteisung – besonders bei anstehenden Werkstattaufenthalten – rechtzeitig einzusteuern.

Unsere Leitstelle, als organisatorischer Dreh- und Angelpunkt, beobachtet täglich die Wetersituation und bewertet die entsprechenden Prognosen des Deutschen Wetterdienstes.

Denken wir uns nun, dass sich die Wetterlage verschlechtert und erhebliche Einschränkungen für die Wochenmitte angekündigt werden. Ausgehend von der täglichen Lagemeldung kommt nun unsere Winterkonzeption (Einsatzstufe 1) zum Tragen. Mit 72 Stunden Vorlauf leiten der Koordinator unserer Leitstelle und der Winterkoordinator unserer Werkstatt alle vorbereiteten Maßnahmen ein, um drohende Ausfälle zu verhindern und unsere Umläufe einzuhalten. Wie die Betriebspersonale vor Ort, kämpfen die Werkstattkollegen mit Hilfe der Abtautechnik und von Enteisungseinrichtungen um die Befreiung der Fahrzeuge von Eis und Schnee und um die fristgerechte Abwicklung der Instandhaltungsaufträge.

In diesen angespannten Zeiten rückt die Belegschaft des Werkes noch enger als sonst zusammen – sowohl bei der Verlängerung von Schichten als auch bei der Unterstützung beim Abtauen durch Verwaltungskräfte. Die neue Abtautechnik hilft uns bei unserer Arbeit ungemein. Mit leistungsstarken Heißluftgeräten, Warmwasserenteisungsanlagen oder direkter manueller Abtaubehandlung werden in unserer Werkstatt Fahrzeuge vorbehandelt, um Instandhaltungszeiten auch bei strengem Winter einhalten zu können. Hier wurde von der DB viel Geld in die Hand genommen und diese Investitionen zahlen sich aus. Die Abtauzeiten konnten dadurch halbiert werden. Positiver Nebeneffekt ist eine wärmere Werkhalle zur Freude unserer Werkstattmitarbeiter (Abbildung 3).

Zusätzlich nutzen wir die Halle unserer Außenreinigungsanlage zum Abtauen, wenn wir temperaturbedingt das Waschen aussetzen müssen. Neben der Abtautechnik bewähren sich in der Praxis Maßnahmen wie paralleles Abwickeln von Instandhaltungsarbeiten oder die operative Ausnutzung von Stilllagen und Pufferzeiten im Ergebnis einer Standzeitenanalyse. Mit Hilfe der Standzeitenanalyse werden die Standzeiten der Fahrzeuge entsprechend der Wetterlage in der Werkstatt zeitlich ausgedehnt.

Zurück zum Wetter. Bei einer fortschreitenden Verschlechterung der Wetter- oder aber auch der Fahrzeugsituation kommt, unter Berücksichtigung der Schneeeinsatzstufen der DB Netz AG, unsere „Einsatzstufe 2“ zur Anwendung. Auch in diesem Fall greifen wir auf ein vorbereitetes Konzept zurück. Grundlage dafür bildet eine vorab erstellte und bestätigte Schwächungsmatrix, welche uns die kurzfristige Reaktion, abgestimmt mit

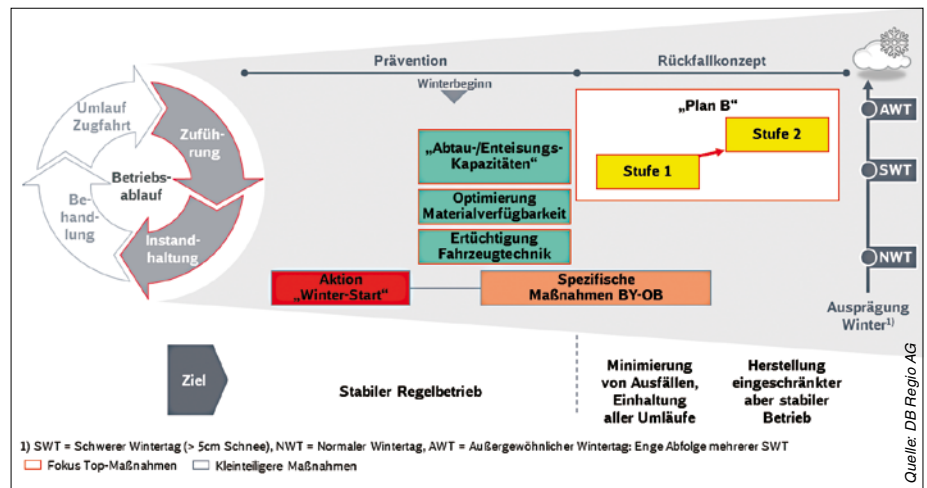


Abbildung 1

internen und externen Partnern erleichtert. Hier laufen im Ergebnis alle notwendigen Aufgaben für die Kommunikation gegenüber Fahrgästen und Bestellern sowie die Organisation von Ersatzverkehren bzw. die Zusammenarbeit mit Drittanbietern zusammen. Unter diesen Umständen stellen wir einen stabilen aber eingeschränkten Betrieb sicher.

All das klingt kompliziert und meistens ist es das auch. Daher trainieren wir vor Wintereintritt unser Konzept. Wir nennen das Trockenübung, obwohl immer eine Kanne Kaffee dabei steht. Im Einsatzfall zahlt sich das später aus, da alle Beteiligten aus einem einheitlichen Verständnis des Konzepts heraus agieren. Neben unserer eigenen Arbeit versuchen wir auch immer wieder scheinbar unlösbare Probleme zu lösen bzw. organisieren Lösungswege für die Zukunft. Das wichtige Thema der Beräumung von Dienstwegen sei dabei nur exemplarisch benannt. Hier haben wir bereits in Eigenregie Aufgaben übernommen ohne verschweigen zu wollen, dass wir auf all unsere Partner im Konzern künftig noch stärker bauen!

Abbildung 2



Robuster Winterbetrieb

Lassen Sie mich abschließend zusammenfassen. Der Winter will ernst genommen werden. Trotz der damit verbundenen Wetterunbilden wollen wir soweit wie möglich den Regelbetrieb stabil halten.

Das ist Anspruch aller unserer Mitarbeiter. Trotzdem wissen wir, dass dieser Anspruch nicht immer durchzusetzen ist. Also bereiten wir uns auch auf darüber hinaus gehende Szenarien vor.

Wenn es erforderlich ist, helfen uns unsere Notfallkonzepte, schnell und sicher Ausfälle zu minimieren und unsere Umläufe einzuhalten bzw. einen eingeschränkten aber stabilen Verkehr – in der Kombination mit Ersatzverkehren – anzubieten.

Diese Betriebsform kann man dann durchaus als robusten Winterbetrieb bezeichnen. ■

Abbildung 3



Herbst und Winter: Jahreszeiten mit Tücken



Quelle: eigenes Bild

Dipl.-Ing. (FH) Martin Kluth, Eisenbahn-Unfallkasse, Frankfurt am Main

Nach einem langen und manchmal viel zu warmen Sommer kommt auch dieses Jahr wieder die Zeit, in der man in der warmen Wohnung den Regen, die fallenden Blätter und den anschließenden Schnee beobachtet und froh ist, gerade nicht da draußen sein zu müssen. Dies gelingt allerdings nicht immer. Auf dem Weg zur Arbeit und bei der Arbeit selbst sind viele von uns im Freien unterwegs und somit dem Wetter ausgesetzt. Um sich frühzeitig auf diese Verhältnisse und manchmal Tücken vorbereiten zu können, sollen im Folgenden einige Dinge aufgegriffen werden, die man nach einem solchen „Pracht-Sommer“ nur allzu gerne verdrängt hat.

Verkehrssicherungspflichten

Einmal ganz anders betrachtet, als immer nur die Räumung des Bürgersteiges vor unserem Haus, für die wir verantwortlich sind, gilt das Thema Verkehrssicherungspflichten in hohem Maße auch für den Unternehmer. Dieser hat Plätze und Wege nicht nur von Schnee und Eis freizuhalten, sondern auch im Herbst die Gefährdung durch Laub und Feuchtigkeit für Besucher und besonders für die eigenen Beschäftigten zu verhindern.

Dafür muss er die Stellen, an denen die genannten Personen mit den Gefährdungen in Kontakt treten können, identifizieren und Maßnahmen treffen, wie dies verhindert werden kann. Auch das ist eine Gefährdungsbeurteilung, wobei neben den örtlichen zusätzlich auch die witterungsbedingten Verhältnisse Berücksichtigung finden müssen. Die Unterweisung der Beschäftigten ist zum Beispiel eine abzuleitende Maßnahme dieser Beurteilung.

Keine guten Partner für Sicherheit: Blätter, Regen, Schnee, Nebel und Feuchtigkeit

Im Herbst sind oft Regen und Nebel anzutreffen, die die Sicht nicht nur für denjenigen behindern, der an einem Überweg über Gleise versucht, einen herannahenden Zug zu erkennen. Dasselbe gilt natürlich auch für das Schneetreiben im Winter.

Der Triebfahrzeugführer hat zum Beispiel Probleme damit, Personen im Gleis trotz ordnungsgemäßer Warnkleidung immer so rechtzeitig zu sehen, dass er noch einen Achtungspfiff abgeben kann. Deshalb ist gerade bei solchen Witterungsverhältnissen eine erhöhte Vorsicht geboten, nicht nur weil man schlechter sieht, sondern auch weil man schlechter gesehen wird.

Zusätzlich bringen Laub, Schnee und Feuchtigkeit die Glätte mit ins Spiel. Wer schon einmal auf einem „normalen“ Gehweg ins Rutschen geraten ist, kann sich ausmalen, was diese Faktoren bewirken können bei Gleisanlagen oder ohnehin schon rutschigen Böden, wie der geflieste Eingangsbereich zur Dienststelle oder zum Stellwerk oder gar auf Fahrzeugen (Abbildung 1).

Im „privaten“ Bereich bzw. auf dem Weg zur Arbeit ist darauf zu achten, dass die Fahrer von Fahrzeugen im öffentlichen

Straßenverkehr mit einem verlängerten Bremsweg, schlechten Sichtverhältnissen und teilweise nicht vorhersehbaren Reaktionen der Fahrzeuge zu tun haben.

Insbesondere wenn Sie zu Fuß unterwegs sind, kommt dies zu den Verhältnissen auf den Straßen und Wegen noch hinzu. Also sind die Gefahren nicht nur durch Stürzen in Folge von Ausrutschen, sondern auch durch Fahrzeuge im öffentlichen Straßenverkehr gegeben. Hier kann mindestens das Tragen von heller, auffälliger Kleidung eine Vorsorge sein, die jeder einzelne treffen kann, um wenigstens bei der herrschenden Dunkelheit besser gesehen zu werden. An die Fahrer der Kraftfahrzeuge sei appelliert, eine angepasste Fahrweise an den Tag zu legen.

Organisation und frühzeitige Planung

Für den Weg zur Arbeit und beim betrieblichen Weg zwischen zwei Einsatzstellen kann es hilfreich sein, sich frühzeitig ein Bild vom Zustand der benötigten Ausrüstungsgegenstände zu machen. Es sind eventuell verschmutzte warme Warnkleidungen so frühzeitig zu waschen, dass diese zum Einsatz zur Verfügung stehen und einen ausreichenden Warneffekt bieten. Eventuell sind Neubeschaffungen von Kleidung und Schuhen frühzeitig zu erledigen.

Für den Unternehmer geht die Herbst-/ Winterorganisation sehr viel weiter, nachdem er sich frühzeitig einen Überblick über die Gefährdungen, die Örtlichkeiten und die notwendigen Maßnahmen gemacht hat, gilt es diese zu organisieren. Hierbei ist auf Verträge zu achten, die mit externen Unternehmungen geschlossen werden. Bei interner Ausführung sind die Gerätschaften und Mittel frühzeitig auf Einsatzbereitschaft und ausreichendes Vorhandensein zu prüfen.

Das Personal muss unterrichtet und eingeplant werden, eine Bereitschafts- und Ersatzplanung muss vorgenommen werden, um eventuelle Ausfälle oder notwendige Tätigkeiten außerhalb der Dienstzeiten berücksichtigen zu können. So sind Wege und Plätze zu räumen (Abbildung 2), im Innenbereich sind Vorkehrungen gegen feuchte Böden zu treffen etc.

Natürlich waren dies nur einige Beispiele für vorbereitende Tätigkeiten, um bekannte Gefahren durch die Witterungsverhältnisse der „dunklen Jahreszeit“ entgegenzuwirken. Es gibt also viel zu organisieren.



Abbildung 1: Glättegefahr auf Fahrzeugen

Merkblatt zum Wegeunfall der EUK (Vorderseite)

Grundsätze des Unfallversicherungsschutzes bei Wegeunfällen



Wegeunfälle

Die Annahme eines Wegeunfalls in der gesetzlichen Unfallversicherung setzt voraus,

- dass eine versicherte Person
- auf einem versicherten Weg, der in einem inneren, räumlichen und zeitlichen Zusammenhang mit der versicherten Tätigkeit steht,
- einen Unfall erlitten hat sowie
- zwischen dem schädigenden Ereignis und dem Körperschaden ein rechtlich wesentlicher Zusammenhang besteht.

Versicherte Wege

sind die Wege, die zur Ausübung der versicherten Tätigkeit zurückgelegt werden und in einem inneren, räumlichen und zeitlichen Zusammenhang mit ihnen stehen.

Begriff des „Weges“

Unter „Weg“ ist nicht die Strecke selbst, sondern das Zurücklegen der Strecke durch den Versicherten zu verstehen. Die Wahl der Verkehrsmittel steht dem Versicherten frei. Die für einen Fußgänger kürzeste Strecke muss nicht dieselbe sein, wie für einen motorisierten Verkehrsteilnehmer.

Ausgangspunkt und Ziel des versicherten Weges

Obwohl eine bestimmte Wegstrecke für den Unfallversicherungsschutz vom Gesetzgeber nicht festgelegt worden ist, muss jedoch immer der „Ort der Tätigkeit“ als Ziel- oder Ausgangspunkt gesehen werden.

In der Regel ist der Versicherte auf den Wegen von seiner Wohnung zum Ort der Tätigkeit und zurück versichert.

Der Unfallversicherungsschutz kann aber auch auf Wegen zwischen anderen Ausgangspunkten bzw. Zielorten gegeben sein.

Die verschiedenen Ausgangspunkte bzw. Ziele können z.B. sein:

- Wohnung,
- Ort der Tätigkeit,
- dritter Ort.

Außerdem ist der Versicherungsschutz grundsätzlich arbeitsstäglich nicht auf nur einen Weg zum bzw. vom Ort der Tätigkeit beschränkt.

Ort der Tätigkeit

Der Ort der Tätigkeit ist nicht nur der Ort des Betriebes, sondern auch die Stelle an der der Versicherte seine versicherte Tätigkeit tatsächlich ausübt. Der versicherte Weg nach und von dem Ort der Tätigkeit endet bzw. beginnt mit dem Erreichen des Betriebsgeländes. Bei größeren Betrieben ist dieser Punkt z.B. das Werkstor.

Die Wege innerhalb des Betriebes zum unmittelbaren Arbeitsplatz sind Betriebswege und fallen unter den Versicherungsschutz des Arbeitsunfalls.

Bei einem Arbeitsunfall sind die Leistungen identisch mit denen eines Wegeunfalls.

Die Wohnung des Versicherten

Der häusliche Bereich fällt nicht unter den Versicherungsschutz. Hierzu gehört das komplette Haus, in dem der Versicherte wohnt (auch Mietwohnung).

Grenze des häuslichen Bereiches

Der Versicherungsschutz beginnt und endet (beim Heimweg) grundsätzlich mit dem Durchschreiten der Außentür des vom Versicherten bewohnten Gebäudes. Erleidet der Versicherte innerhalb des bewohnten Hauses, jedoch außerhalb der eigentlichen Wohnung, einen Unfall, so besteht kein Versicherungsschutz. Die Rechtsprechung geht in diesen Fällen davon aus, dass →



Abbildung 2:
Schneerräumung an
Bahnsteigen



Quelle: eigenes Bild

Merkblatt zum Wegeunfall der EUK (Rückseite)

- dem Versicherten die häuslichen Verhältnisse gut bekannt sind,
- die in ihr liegenden Gefahren z.T. von ihm selbst zu vertreten sind.

Unter dem Begriff „Außentür“ ist aber nicht nur die Außenhaustür zu verstehen. Anfangs- und Endpunkt des versicherten Weges können z.B. ebenso die Keller- oder Garagentür des vom Versicherten bewohnten Gebäudes sein, wenn sie eine bauliche Einheit bilden und jeweils innerhalb des Hauses erreicht werden können.

Beispiele für versicherte Wegeunfälle

- Sturz auf der Außentreppe.
- Der Versicherte stürzt durch die Glasfüllung der Außentür, fällt auf die Außentreppe und verletzt sich durch die Glassplitter außerhalb des häuslichen Bereichs.

Der dritte Ort

Die Rechtsprechung spricht vom „dritten Ort“, wenn der Weg zum Ort der Tätigkeit nicht von der Wohnung aus angetreten wird bzw. wenn der Weg nicht in der Wohnung des Versicherten, sondern an einem anderen Ort endet.

Wenn an Stelle der Wohnung ein anderer Anfangs- und Endpunkt tritt, so darf dieser Weg nicht wesentlich länger sein als der normale Weg von der Wohnung zur Arbeitsstätte bzw. von der Arbeitsstätte zur Wohnung, da der Versicherte durch die Wahl eines anderen Anfangs- oder Endpunktes das Versicherungsrisiko nicht beliebig vergrößern darf.

So können z.B. die Wege vom oder zum

- Besuch der elterlichen Wohnung,
 - Waschsalon zum Waschen der eigenen Wäsche oder
 - Arzt
- als Wege zwischen dem Ort der Tätigkeit und dem so genannten dritten Ort versichert sein.

Zusammenhang mit der versicherten Tätigkeit

Beim Wegeunfall ist noch zu beachten, dass der unfallbringende Weg in einem

- inneren,
- räumlichen und
- zeitlichen

Zusammenhang mit der versicherten Tätigkeit stehen muss.

Während sich das Erfordernis des „inneren“ Zusammenhangs zwischen der versicherten Tätigkeit und dem damit verbundenen Weg aus dem Gesetz ergibt, wird der „räumliche“ und der „zeitliche“ Zusammenhang im Wesentlichen von der Rechtsprechung bestimmt.

Der „innere Zusammenhang“ zwischen der versicherten Tätigkeit und dem unfallbringenden Weg ist dann gegeben, wenn der Weg unternommen wurde, um a) die versicherte Tätigkeit aufzunehmen, b) die Arbeitsstätte nach Beendigung der versicherten Tätigkeit zu verlassen.

Der „räumliche Zusammenhang“ zwischen der versicherten Tätigkeit und dem unfallbringenden Weg zum und vom Ort der Tätigkeit ist in der Regel dann gegeben, wenn der geographisch kürzeste Weg benutzt wird.

Der Antritt des Weges zum bzw. vom Ort der Tätigkeit muss zum Beginn bzw. Ende der versicherten Tätigkeit „zeitlich“ in einem angemessenen Verhältnis stehen.

Das bedeutet:

- Bleibt der Versicherte nach Beendigung der versicherten Tätigkeit aus privaten Gründen an seiner Arbeitsstelle, steht er auf dem sich anschließenden Heimweg nur dann unter Unfallversicherungsschutz, wenn der Aufenthalt i.d.R. nicht länger als zwei Stunden dauerte.
- Unterbricht der Versicherte seinen versicherten Weg aus eigenwirtschaftlichen Gründen, lebt der Versicherungsschutz für den restlichen Teil des Heimwegs nur dann wieder auf, wenn die Unterbrechung weniger als zwei Stunden dauerte.
- Begibt sich der Versicherte zum Ort seiner Tätigkeit, steht er auf dem Weg dorthin nicht unter Unfallversicherungsschutz, wenn er dort länger als zwei Stunden vor Beginn seiner versicherten Tätigkeit eigenwirtschaftlich tätig werden will.



EUK für 2008/2009 (Abbildungen DNR)

Eisenbahn-Unfallkasse
Ihr Partner für Sicherheit



Der Wegeunfall

Ein Wegeunfall wird vom der Unfallversicherungsträger als Versicherungsfall anerkannt, wenn bestimmte Spielregeln eingehalten werden. Dann werden die Kosten für Ihre Heilbehandlung, bei größeren Verletzungen Verletzengeld bis hin zu Rentenleistungen gezahlt.

Ein Wegeunfall liegt immer dann vor, wenn Sie sich auf dem direkten Weg zur Arbeit befinden. Dies kann auch der gewöhnlich genutzte Weg sein, der etwas länger, aber beispielsweise aufgrund von Verkehrslagen günstiger ist. Dieser beginnt an der Haustür und endet am Zugangstor des Betriebsgeländes. Ein Abweg, um zum Beispiel Brötchen zu holen, ist nicht versichert. In der Regel beginnt der Versicherungsschutz dann erst wieder, wenn der ursprüngliche Weg wieder eingeschlagen wird. Weitere detaillierte Informationen erhalten Sie bei der EUK.

Fazit

Durch frühzeitige Planung und Organisation können sowohl Unternehmer als auch Beschäftigte dazu beitragen, Verkehrswege und innerbetriebliche Plätze sicher zu machen und Unfällen vorzubeugen. Vorbereitungen im privaten Bereich sowie ein entsprechend angepasstes Verhalten können dazu führen, dass die Wege von und zur Arbeit sicherer werden. Denn auch wenn die EUK Schäden aus einem Arbeits- oder Wegeunfall zahlt und Sie gut versorgt sind, gehen Unfälle immer mit Schmerzen und oftmals mit großem Leid für Betroffene und Angehörige einher. So ist Prävention das bessere Mittel als die Leistungen zur Behandlung und Versorgung. Dafür stehen neben den genannten Informationen auch weitere Schriften zur Verfügung, mit denen sich Versicherte informieren und Unternehmer Unterweisungen zu diesem Thema vorbereiten können. Diese finden Sie in unserem Medienverzeichnis oder auf unserer Homepage (siehe QR-Code unten).

Damit ALLE unfallfrei durch den Herbst und Winter kommen und die schönen Seiten der „dunkleren Jahreshälfte“ genießen können. ■

