Bt 04 (Entwurf)

Standardeinsatzregel (SER) „Außerplanmäßig endende Züge“

Kräfteansatz, Ressourcenmanagement und Standardeinsatzplanung
Entwurfsverfasser: Christoph Brodesser

Vorbemerkung

Insbesondere bei Schlechtwetterereignissen wie Orkan, Starkregen und starkem Schneefall kann es zu Betriebsstörungen auf Eisenbahnstrecken kommen. Grund ist häufig das Hineinstürzen von Bäumen o.ä. auf den Fahrweg oder auch in die Oberleitungen mit der Folge, dass die Strecke unbefahrbar oder die Stromversorgung der Züge nicht mehr gegeben ist. Starkregensituationen können zur Unterspülung des Gleiskörpers führen und damit ebenfalls die Weiterfahrt von Zügen behindern.
Im weiteren Verlauf führen solche Ereignisse häufig zur Blockierung ganzer Streckenabschnitte; bei Orkan- oder anderen Schlechtwetterlagen ist es auch schon notwendig geworden, in ganzen Regionen den Zugverkehr einzustellen. Die Eisenbahnverkehrsunternehmen lassen dann die Züge außerplanmäßig an vorher bereits bestimmten Knotenbahnhöfen enden. Teilweise werden die Zugfahrten aber auch an dem nächsterreichbaren Bahnhof beendet, wenn eine Weiterfahrt aus Sicherheitsgründen oder wegen betrieblicher Vorfälle nicht mehr möglich ist. Die Reisenden können die folgenden Stunden (üblicherweise bis zum nächsten Morgen) dann in den Zügen verbringen; teilweise werden auch sog. „Aufenthaltszüge“ bereitgestellt. Dort wird auch den Personen, die z.B. von oder nach Zubringerzügen des Regional- oder Nahverkehrs auf die Fernzüge umsteigen wollten, eine Übernachtungsmöglichkeit angeboten, soweit eine Weiter- oder Rückreise mit dem Schienenersatzverkehr (Omnibusse, Taxen) nicht möglich ist und auch eine Unterbringung in Hotels nicht sichergestellt werden kann.

TOP-Bahnhöfe

Die DB Fernverkehr hat den Einsatz der Aufenthaltszüge in den sog. „TOP-Bahnhöfen“ vorgeplant. Es handelt sich hierbei derzeit um bundesweit 16 Bahnhöfe[1)], in denen bis zu 3 Aufenthaltszüge mit einer Gesamtkapazität von 600 oder 960 Fahrgästen bereitgestellt werden sollen. An diesen TOP-Bahnhöfen hält die DB Fernverkehr auch entweder selbst oder in Absprache mit einem örtlichen Verband einer Hilfsorganisation[2)] sog. „Übernachtungssets“ bereit, die an die Reisenden ausgegeben werden können. Dieser Einsatz an den TOP-Bahnhöfen wird bundesweit durch Vereinbarungen zwischen der DB Fernverkehr AG einerseits, DRK, ASB und JUH andererseits geregelt.

andere Bahnhöfe des Fernverkehrs

Für den außerplanmäßgen Stopp von Fernzügen an anderen Bahnhöfen besteht eine solche zentrale Einsatzvorbereitung derzeit nicht; sie muss im Bedarfsfall jeweils im Einzelfall organisiert werden. Gleiches gilt für die Regionalzüge.

Die üblichen Standardkonfigurationen von **Reisezügen des Fernverkehrs** bestehen aus Zuggarnituren mit 8 Wagen (Darstellung am Beispiel des ICE 2 oder ICE 3) bzw. einem Vielfachen davon, wenn in der sog. „Doppeltraktion“ gefahren wird. Soweit Züge des **Regionalverkehrs** an Unterwegsbahnhöfen enden müssen, kann nicht immer von einer solchen Standardkonfiguration ausgegangen werden. Allerdings bestehen auch diese Züge in aller Regel aus max. 4 Wagen, im Einzelfall auch einem Vielfachen davon.

Bezogen auf die **Reisenden** kann davon ausgegangen werden, dass es sich bei ihnen um Personen handelt, die auf eine (Fern-)Reise vorbereitet sind, also nicht wie bei einer aus einer Unfall- oder Evakuierungssituation herrührenden Betreuungslage tlws. ohne eigene Hilfsmittel angetroffen werden. Auch ist in aller Regel nicht mit medizinischen Notfällen wie bei einer Unfallsituation zu rechnen. Allerdings sind die im üblichen täglichen Leben denkbaren medizinischen Gefahren (in aller Regel internistischer Art) zu erwarten.
Neben Erfordernissen des Betreuungsmanagements und der sozialen Betreuung sind daher schwerpunktmäßig ergänzende Einsatzmaßnahmen z.B. für erkrankte Personen, Personen mit Handicaps oder Personen, die sich durch die Umstände verletzt haben, denkbar. Je nach zu erwartender Dauer des Ereignisses und der Unterbringung sind auch Fragen der Betreuungslogistik (Verpflegung, Heranführen von Versorgungsgütern etc.) zu bewältigen.

Zusammenarbeit mit den Bevölkerungsschutzbehörden

Üblicherweise werden Züge in den beschriebenen Lagen an Orten enden, die nicht selbst zu den von der Schadenssituation (Unwetter o.ä.) unmittelbar betroffenen Regionen gehören. Ein Tätigwerden der lokalen Gefahrenabwehrbehörden ist daher mangels Eigenbetroffenheit zunächst nicht zu erwarten. Lediglich bei im weiteren Verlauf eintretenden medizinischen Notfällen bei Fahrgästen wird ein Einsatz des öffentl.-rechtl. Rettungsdienstes erfolgen. Die Unterbringung und Versorgung von Reisenden bis zur Weiterfahrt ist dann grundsätzlich eine Unterstützungsleistung des Eisenbahnverkehrsunternehmens für seine Kunden. Wird das Deutsche Rote Kreuz gebeten, hierbei mitzuwirken, ist dies somit kein Einsatz im Bevölkerungsschutz, sondern eine privatrechtliche Hilfeleistungen des DRK vergleichbar den Einsätzen im Sanitätswachdienst bei Veranstaltungen. Gerät und Material, das dem DRK für Zwecke des Bevölkerungsschutzes zur Verfügung gestellt wurde, kann daher nach den üblichen Regelungen für die Nutzung dieses Geräts zu organisationseigenen Zwecken verwendet werden.

Anders ist dies dann, wenn Züge ungeplant an Unterwegsbahnhöfen enden müssen, die selbst schon von dem Schadensereignis betroffen sind oder kurzfristig in den Einzugsbereich der Schadenslage gelangen können. Dort ist es denkbar, dass Bevölkerungsschutzbehörden tätig werden; deren Einsatzmaßnahmen haben dann Vorrang. Sinnvollerweise sollte aber auch in diesen Fällen die Betreuung in den Zügen zur Entlastung der Einsatzleitung als ein Abschnitt des Gesamteinsatz betrachtet werden, der vom DRK in eigener Regie abgearbeitet werden kann. Die Entscheidung hierfür sollte dem Krisenstab oder der Einsatzleitung durch den jeweiligen Fachberater des DRK vorgeschlagen werden.

Auch die Abrechnung der entstehenden Kosten vollzieht sich dann zwischen dem Eisenbahnverkehrsunternehmen und dem DRK. Verläuft der Einsatz im Rahmen der Gefahrenabwehr, sind die Kosten der jeweiligen Gemeinde aufzugeben (§ 50 BHKG).

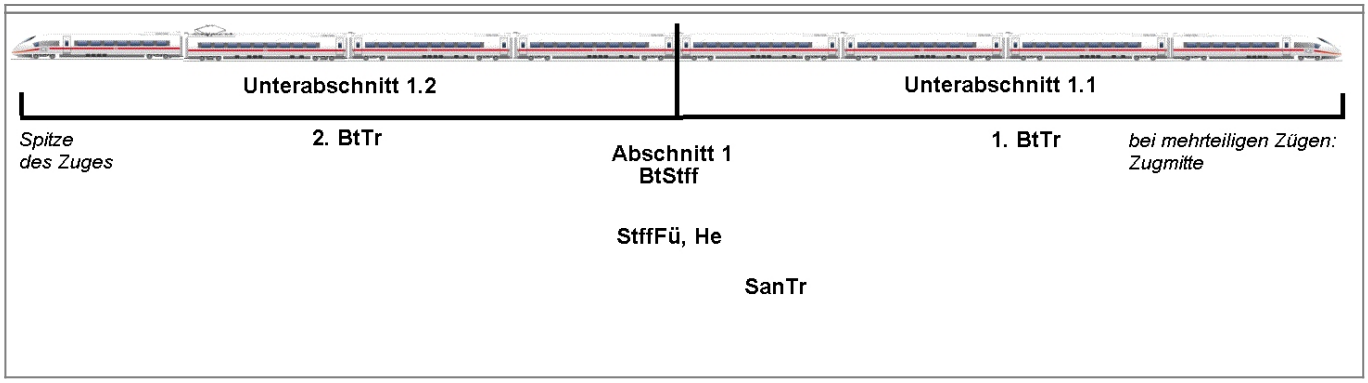
Einsatzplanung, Kräfteansatz

Zu beachten ist: der Verbleib der Fahrgäste in dem liegengebliebenen Zug ist dann, wenn sich der Zug in einem Bahnhof befindet, in aller Regel für die Fahrgäste geringer belastend als wenn diese den Zug verlassen müssten. Dies gilt zumindest dann, wenn die Heizung und Beleuchtung des Zuges an seinem Platz sichergestellt ist. Eine Räumung des Zuges und das Verbringen der Fahrgäste in einen ggf. notdürftig eingerichteten Betreuungsplatz sollte daher nur dann erfolgen, wenn dies von Seiten des Eisenbahnverkehrsunternehmens aus betrieblichen und insbesondere aus Sicherheitsgründen für erforderlich erachtet wird.

Auf Grund der Länge eines 8-Wagen-Zuges (beim ICE 3 mehr als 200 Meter) ist eine Abschnittsbildung für die Einsatzmaßnahmen sinnvoll.
Gleichzeitig ist davon auszugehen, dass das Bewegen der Einsatzkräfte im Zug durch die relative Enge der Gänge zwischen den Sitzreihen eingeschränkt ist.
Für den Einsatz empfiehlt es sich daher, für einen Zug mit 8 Wagen eine Betreuungsstaffel 1/5/6 sowie einen Sanitätstrupp 1/1/2 einzusetzen.[3)] Der Staffelführer übernimmt die Einsatzleitung gem. DRK-DV 100, Führungsstufe A („Führen ohne Führungseinheit“), unterstützt durch einen Helfer der Betreuungsstaffel als Melder und für anfallende logistische Unterstützungstätigkeiten, die weiteren vier Einsatzkräfte der Staffel werden in zwei Betreuungstrupps aufgeteilt. Der Sanitätstrupp wird dem Staffelführer unterstellt. Materiell werden die beiden Betreuungstrupps zunächst mit je einem

Betreuungsrucksack ausgestattet; weitere Ausstattung (z.B. Vorräte an Trinkwasser und Snacks) verbleiben zunächst beim Staffelführer.
Der Kräfteansatz für einen Zug mit 8 Wagen beläuft sich somit auf:
1 Betreuungsstaffel 1/5/6
1 Sanitätstrupp 1/1/2
insgesamt also 2/6/8 Einsatzkräfte.

Materiell ist für den Einsatz unmittelbar am Zug (Bahnsteig und im Zug) einzuplanen:
2 Betreuungsrucksäcke (1 Betreuungsrucksack je Betreuungstrupp)
1 Rucksack Basisnotfallnachsorge (beim Staffelführer)
1 Sanitätsrucksack (beim Sanitätstrupp)
Aufgrund der relativ langen zurückzulegenden Wege sind sowohl der Staffelführer als auch die Truppführer der Betreuungstrupps sowie des Sanitätstrupps mit einem Funkgerät (vorteilhafterweise BOS-Digitalfunk im DMO-Betrieb) auszustatten.



Der Staffelführer teilt den ihm für den Einsatz zugewiesenen Zug (Abschnitt) wie folgt auf:
1.-4. Wagen: 1. Betreuungstrupp (als Unterabschnitt 1.1)
5.-8. Wagen: 2. Betreuungstrupp (als Unterabschnitt 1.2)
Er selbst verbleibt zunächst mit seinem Helfer/Melder auf dem Bahnsteig in der Mitte seines Abschnitts; ebenso verbleibt dort der ihm unterstellte Sanitätstrupp. Der Staffelführer nimmt unverzüglich Verbindung mit dem Notfallmanager der Bahn oder dem Zugführer („Zugchef“) des Zuges auf und stimmt mit diesem laufend die weiteren Einsatzmaßnahmen ab. Insbesondere veranlasst er, dass ihm seitens der Bahn ein Rollwagen o.ä. für den Transport von Hilfsgütern auf dem Bahnsteig zur Verfügung gestellt wird.

Im Hintergrunddienst ist der Einsatzführungsdienst des Kreisverbandes zu aktivieren, um im weiteren Verlauf erforderliche Unterstützung organisieren und heranführen zu können.

Sind an einem Bahnhof mehrere liegengebliebene Züge zu betreuen, ist für jeden dieser Züge die vorgenannte Einsatzkonfiguration vorzuplanen (bei 2 Zügen - Zielgröße 600 Fahrgäste - also zwei Betreuungsstaffeln und zwei Sanitätstrupps, bei 3 Zügen - Zielgröße 960 Fahrgäste - drei Betreuungsstaffeln und drei Sanitätstrupps). Da die Züge üblicherweise an unterschiedlichen Bahnsteigen positioniert sein werden, ist zur Vermeidung unzumutbar weiter Wege für die Einsatzkräfte der selbstständige Einsatz in den Abschnitten anzustreben. Bei mehr als einem Zug (Abschnitt) ist eine übergeordnete Einsatzleitung (empfohlen wird eine Einsatzleitung der Führungsstufe B „Führen mit einem Führungstrupp“ 1/3/4 und einem Kommandowagen als Führungsmittel; der Einsatzleiter sollte über die Qualifikation zum Zugführer verfügen) einzuplanen.
Zu beachten ist: der Einsatz an im Bahnhof stehenden Zügen erfolgt in durch Enge und lange Wege, teilweise auch Treppen und nur in geringem Maße verfügbare Aufzugsanlagen gekennzeichneten Rahmenbedingungen. Es ist also angezeigt, die Einsatzkräfte auf dem Bahnsteig nur mit leichter Einsatzausstattung einzusetzen. Hier sind Rucksäcke das Mittel der Wahl, da bei ihrem Transport

beide Hände frei bleiben und sie auch leicht - z.B. in den Übergangsbereichen zwischen Eisenbahnwagen - abgelegt werden können, um im Wagen selbst Hilfen zu bringen. Alle weiteren Hilfsmaßnahmen - z.B. sanitätsdienstliche Unterstützung, Heranführen von Getränken, Verpflegung, sog. „Übernachtungssets“ der DB Fernverkehr zur Verteilung im Zug, Herausleiten von Rollstuhlfahrern oder unbegleiteten minderjährigen Fahrgästen, erfolgt von außen her nur auf Anforderung der Betreuungstrupps im Zug zunächst durch den Führungsassistenten der Betreuungsstaffel, später dann durch weitere Kräfte. Das ungeordnete und unangeforderte Hineinbringen von Hilfsgütern in den Zug ist zu unterbinden, da wegen der Besonderheit der Eisenbahnwagen eine geordnete Verteilung über lange Strecken hinweg kaum zu gewährleisten sein wird. Zusätzliche Hilfsgüter und Hilfskräfte werden daher wagenweise über die Eingangsbereiche der Wagen zugeführt und durch die in dem jeweiligen Wagen tätigen Betreuungskräfte verteilt. Die Eingangsbereiche der Wagen können dabei als Stauraum für Kaltgetränke und Snacks dienen, aus denen sich die Betreuungstrupps im Zug dann versorgen. Der Vereinfachung halber und unter Berücksichtigung der üblichen Packungsgrößen der Industrie sowie einer Reservebildung sollten hier jeweils Versorgungsgüter für 100 Personen abgelegt werden.

Einsatzmaßnahmen

Erkundung, Erstmaßnahmen

Die beiden Trupps betreten jeweils vom äußeren Ende ihres Unterabschnitts aus den ihnen zugewiesenen Zugteil und führen die **Ersterkundung** durch.
Reisende mit medizinischen Problemen werden sofort per Funk unter Angabe der Wagennummer an den Staffelführer gemeldet; das Fenster zum Bahnsteig hin wird an dieser Stelle mit einem blauen Haftnotizzettel von innen als Orientierungshilfe für den Sanitätstrupp markiert. Der Sanitätstrupp verlegt auf dem Bahnsteig an die Tür des betreffenden Wagens und betritt diesen erst dort (kein „Durchkämpfen“ durch ggf. durch Reisende blockierte Gänge benachbarter Wagen). Nach der Erste-Hilfe-Leistung wird der Haftnotizzettel entfernt; soweit ein Einsatz des Rettungsdienstes erforderlich wird, verbleibt eine Einsatzkraft des Sanitätstrupps beim Patienten; die zweite Einsatzkraft des Sanitätstrupps meldet sich, falls möglich, wieder frei für ggf. weitere sanitätsdienstliche Maßnahmen.
Die Ersterkundung hat - neben der Hilfe für Reisende mit medizinischen Problemen - insbesondere einen Überblick über die Anzahl der Reisenden zu schaffen und besondere Situationen zu erkennen. Hierbei sind Menschen mit körperlichen Einschränkungen und alleinreisende Kinder besonders zu beachten. Im Anschluss an die Ersterkundung verlässt jeweils der Truppführer des Betreuungstrupps an der Nahtstelle zwischen den Unterabschnitten den Zug und meldet dem Staffelführer die Anzahl und den Versorgungszustand der Reisenden in seinem Unterabschnitt. Der Betreuungshelfer verbleibt im Zug als Ansprechpartner der Reisenden. Nach Abgabe der Meldung und Klärung weiterer Aufgaben betritt auch der Truppführer wieder den Zug in seinem Unterabschnitt. Beide führen erforderliche Betreuungsmaßnahmen durch und stehen insbesondere als Ansprechpartner für die Reisenden zur Verfügung, in dem sie diese über die nun folgenden Maßnahmen, insbesondere die Ausgabe von Getränken und Snacks, informieren.
Vorteilhafterweise halten sich Truppführer und Betreuungshelfer ansonsten jeweils im 2. und 3. Wagen ihres Unterabschnitts auf, um sowohl von allen Reisenden ihres Zugteils gesehen werden zu können als auch sich selbst gegenseitig zu sehen.

Folgemaßnahmen

In der Folge sollten nach Absprache mit dem Notfallmanager des Eisenbahnverkehrsunternehmens und/oder dem Zugchef insbesondere erste Verpflegungsmaßnahmen (Ausgabe von Kaltgetränken und Snacks) erfolgen.[4)] Die Entscheidung hierüber trifft das Eisenbahnverkehrsunternehmen; soweit das DRK gebeten wird, die Hilfsgüter bereitzustellen, ist eine Kostenübernahme abzustimmen und entweder schriftlich zu fixieren oder bei mündlicher Absprache zumindest unter Angabe von Uhrzeit, Name und Funktion des Ansprechpartners im Einsatztagebuch zu dokumentieren. Weitere Maßnahmen, die über diese Erstmaßnahmen hinausgehen (z.B. Unterstützung beim Transport von Reisenden mit körperlichen Einschränkungen, Betreuung von alleinreisenden Kindern, Ausgabe von Warmverpflegung und ggf. deren Herstellung, Betreuung bei der Übernachtung der Reisenden) sind durch den Einsatzführungsdienst (Zugführer des Führungstrupps, ggf. auch Einsatzführungsdienst des Kreisverbandes) mit dem Notfallmanager des Eisenbahnverkehrsunternehmens und oder mit dem Zugchef abzustimmen und - nicht zuletzt auch hinsichtlich der Kosten - zu vereinbaren.

Zusammenfassung

- Kräfteansatz für einen 8-Wagen-Zug: 1 BetrStff, 1 SanTr, (mithin also 8 Einsatzkräfte), 2 BetrRucksäcke, 1 BNN-Rucksack, 1 SanRucksack, 4 Handfunkgeräte
- Kräfteansatz für zwei 8-Wagen-Züge: 1 FüTr, 2 BetrStff, 2 SanTr (mithin also 20 Einsatzkräfte), 4 BetrRucksäcke, 2 BNN-Rucksäcke, 2 SanRucksäcke, 8 Handfunkgeräte, 1 KdoW
- Kräfteansatz für drei 8-Wagen-Züge: 1 FüTr, 3 BetrStff, 3 SanTr, (mithin also 28 Einsatzkräfte), 6 BetrRucksäcke, 3 BNN-Rucksäcke, 3 SanRucksäcke, 12 Handfunkgeräte, 1 KdoW
- Einsatzführungsdienst des Kreisverbandes nach den örtlichen Vorgaben, ggf. Einsatzstab des Kreisverbandes
- Weitere Kräfte lage- und auftragsorientiert aus dem Gesamtpotential des Komplexen Hilfeleistungssystems des Kreisverbandes.

Falls die Länge und Zusammenstellung der Züge von den Standards abweicht, ist der Kräfteansatz lageorientiert anzupassen.

1)
in Westfalen-Lippe ist dies derzeit nur der Bahnhof Dortmund Hbf
2)
beteiligt sind hieran neben dem DRK auch JUH und ASB
3)
Bei kürzeren Zügen des Regionalverkehrs wird eine Abschnittsbildung nicht erforderlich sein, dennoch sollte auch hier der Kräfteansatz mindestens aus einem Betreuungstrupp 1/1/2 und einem Sanitätstrupp 1/1/2 bestehen.
4)
dies dient nicht nur der Versorgung der Reisenden, sondern ist auch ein probates Mittel der ersten sozialen Betreuung.

Das ROTKREUZHANDBUCH ist ein Projekt
des DRK-Ortsvereins Nordwalde von 1866 e.V.

http://rotkreuzhandbuch.de/ - **Rotkreuzhandbuch**

Permanenter Link zum direkten Aufruf:
http://rotkreuzhandbuch.de/doku.php?id=betrdi:bahn&rev=1550146045

Version von: **2019/02/14 13:07**