

# BahnPraxis

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



8 · 2012

- Nur wer sicher fährt, erreicht mit Sicherheit das Ziel
- Einsatzfahrten sicher durchführen ● Nutzung des Sondersignals im Straßenverkehr

**Liebe Leserinnen und Leser,**

beim Thema Sicherheit im Eisenbahnbetrieb ist es unser Ziel, eine gute Präventionsarbeit zu leisten, das bedeutet, Unfälle zu vermeiden. Dennoch gibt es Situationen, die nicht vorherzusehen und zunächst auch nicht beherrschbar sind. Auch in solchen Fällen ist ein schnelles und sicheres Handeln notwendig, zum Beispiel vom Notfallmanagement der DB Netz AG.

Wie der Name sagt, ist es die Aufgabe des Notfallmanagements, einen Notfall zu bewältigen. Notfälle können als nicht vorherzusehende Situationen definiert werden. Aber was bedeutet das in letzter Konsequenz? Kann im Notfall nur noch „reagiert“ anstatt „präventiv agiert“ werden?

Sicher nicht!

Notfälle zu meistern, bedeutet für das Notfallmanagement der DB Netz AG die Maßnahmen zur Bewältigung dieser Ereignisses so weit wie möglich zu planen – also vorher zu agieren und damit im Falle eines Falles die entstehenden Situationen jederzeit zu beherrschen. Deshalb steht auch beim Notfallmanagement die Prävention an erster Stelle.



Unser Titelbild:  
ICE T auf der SFS  
Nürnberg – Ingolstadt.  
Foto: DB AG/  
Claus Weber

An die Präventionsarbeit des Notfallmanagements werden besonders hohe Anforderungen gestellt, denn verschiedenste Auswirkungen müssen vorhergesehen werden, um die Reaktion darauf richtig und sicher zu planen und zu trainieren.

Hohe Anforderungen gibt es beim Notfallmanagement zum Beispiel an den zeitlichen Rahmen, in dem ein Ereignis zu meistern ist. Ist ein Ereignis eingetreten, muss schnell und

sicher gehandelt werden. Doch was ist „schnell“ und wann ist „sicher“ wichtiger als „schnell“?

Diese Frage stellt sich nicht erst vor Ort an der Einsatzstelle, sondern bereits bevor der Weg zur Einsatzstelle angetreten wird.

In den vergangenen Jahren initiierte die Deutsche Gesetzliche Unfallversicherung bundesweit die Präventionskampagne „Risiko raus“. Im Rahmen dieser Kampagne entstand 2011, gemeinsam mit der DB Netz AG, ein Projekt der Eisenbahn-Unfallkasse mit dem Ziel, die Einsatzfahrten der Notfallmanager sicherer zu machen. Das Projekt wird in diesem Jahr fortgeführt. Wir berichten in dieser Ausgabe über das Projekt.

Natürlich legen wir Ihnen auch die anderen Artikel in diesem Heft „ans Herz“. Und denken Sie bitte stets daran: Sicher arbeiten – es lohnt zu leben!

**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**

Kurt Nolte, Hans-Peter Schonert (Chefredaktion), Klaus Adler, Bernd Rockenfelt, Jörg Machert, Anita Hausmann, Markus Krittian, Dieter Reuter, Michael Zumstrull, Uwe Haas (Redakteure).

**Anschrift**

Redaktion „BahnPraxis“, DB Netz AG, I.NPE-MI, Pfarrer-Perabo-Platz 4, D-60326 Frankfurt am Main, Fax (0 69) 265-49362, 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  
Liniestraße 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 Hühig

**Druck**

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

# Nur wer sicher fährt, erreicht mit Sicherheit das Ziel



Bei Unfällen, Bränden, Katastrophen und ähnlichen Ereignissen im Bereich der Deutschen Bahn werden alle Einsatzkräfte von Feuerwehr, Polizei oder anderen Organisationen durch das Notfallmanagement der DB Netz AG unterstützt. In besonderen Fällen müssen Notfallmanager mit dem zur Verfügung stehenden Unfallhilfsfahrzeug den Ereignisort schnell erreichen. Im Beitrag von **Dipl.-Ing. (FH) Matthias Böhm** werden die in 2011 gestarteten Workshops „Sichere Einsatzfahrt“ für Notfallmanager vorgestellt. Die Workshops der EUK sind als Projekt der von 2010 bis 2011 dauernden Präventionskampagne „Risiko raus!“ entstanden.

Dieser Beitrag ist ein Nachdruck aus dem EUK-Dialog 1-2012, mit freundlicher Genehmigung der Eisenbahn-Unfallkasse.

Nach Erkenntnissen des Deutschen Verkehrssicherheitsrates (DVR) besitzt der Arbeitsplatz in einem Einsatzfahrzeug ein sehr großes Gefährdungspotenzial. Alle drei Minuten kommt es während einer Einsatzfahrt unter der Verwendung von Sondersignalen wie Blaulicht und Martinshorn zu kritischen Situationen. Ebenso liegt das Risiko für einen schweren Unfall bei einer Sondersignalfahrt um ein vielfaches höher als im normalen Straßenverkehr. 90 Prozent der Unfälle bei Einsatzfahrten lassen sich auf menschliches Fehlverhalten zurückführen. Davon entfallen 60 Prozent auf die Fahrer von Einsatzfahrzeugen und 30 Prozent auf andere Verkehrsteilnehmer.

Als Ausnahmesituation betrachtet, stellen Einsatzfahrten unterschiedliche und große Anforderungen an den Fahrer. Dazu zählen vor allem der Stress des Einsatzes, das Verkehrsgeschehen, der Funkverkehr bzw. die Kommunikation mit der Notfallleitstelle und der Geräuschpegel des Martinshorns.

Aber auch bei einer Fahrt zum Einsatzort ohne die Verwendung von Sondersignalen kann der Fahrer eines Einsatzfahrzeuges durch unterschiedliche Stressoren so belastet werden, dass die Konzentration für die eigentliche Fahraufgabe stark nachlässt.

## Besondere Anforderungen

Im Bereich der Deutschen Bahn stehen den zuständigen Notfallmanagern zur Wahrnehmung der Aufgaben im Notfallmanagement besonders ausgerüstete Unfallhilfsfahrzeuge zur Verfügung. Diese Fahrzeuge unterscheiden sich von anderen Kraftfahrzeugen, die bei der Bahn im Einsatz sind unter anderem dadurch, dass sie zusätzlich zu einer besonderen Kennzeichnung als „Unfallhilfsfahrzeug“ mit einer Sondersignalanlage (Blaulicht mit Martinshorn) ausgestattet sind. Gemäß der §§ 35, 38 Straßenverkehrsordnung (StVO) besitzt der Fahrzeugführer eines Unfallhilfsfahrzeuges der DB Netz AG im Straßenverkehr ein Wegerecht, jedoch kein Sonderrecht. Dadurch unterscheiden sich die Befugnisse der Notfallmanager im Straßenverkehr im Vergleich zum Beispiel zu Feuerwehr und Polizei deutlich.

So können Fahrer von Polizei-, Feuerwehr- und Rettungsdienstfahrzeugen entsprechend des Umfangs, der Wichtigkeit und der Priorität des Einsatzes als Rechtsfolge des § 35 StVO unter anderem hinsichtlich des Rechtsfahrgebotes, der Geschwindigkeitsbegrenzung, dem erforderlichen Sicherheitsabstand zu anderen Verkehrsteilnehmern, den Vorfahrtsregeln oder dem Fahren bei Rotlicht von Ampeln von den Vorschriften der StVO befreit sein.

Notfallmanager dagegen dürfen trotz der Nutzung von Sondersignalen gemäß § 38 StVO nicht von den Vorgaben der Straßenverkehrsordnung abweichen. Allerdings gilt gemäß der StVO für andere Verkehrsteilnehmer, wenn diesen ein Unfallhilfsfahrzeug des Notfallmanagements mit Blaulicht und Martinshorn begegnet: „Alle übrigen Verkehrsteilnehmer haben sofort freie Bahn zu schaffen“.

Trotzdem müssen Notfallmanager in besonderen Fällen genauso wie andere Einsatzkräfte den Ereignisort schnell erreichen. Bei der Verwendung von Sondersignalen im Straßenverkehr sind die rund 900 Notfallmanager der DB Netz AG ebenso wie andere Einsatzkräfte besonderen Gefährdungen und Anforderungen ausgesetzt, die weit über den regulären Anforderungen normaler Verkehrsteilnehmer liegen.

Fahrten mit Blaulicht und Martinshorn fordern von den eingesetzten Notfallmanagern in jedem Fall höchste Konzentration und fahrtechnisches Können. Von vielen Notfallmanagern werden diese Fahrten als besondere Belastung erlebt, da Fahrten

mit Sondersignalanlagen von Ihnen nur in unregelmäßigen Abständen und zum Teil sehr selten durchgeführt werden.

## Schulungsprogramme

Aufgrund der Besonderheiten bei Einsatzfahrten wurde vom Institut für Arbeit und Gesundheit (IAG) der Deutschen Gesetzlichen Unfallversicherung (DGUV) und dem DVR ein neues simulatorgestütztes Schulungsprogramm speziell für Fahrer von Rettungsfahrzeugen entwickelt.

Ziel des Konzeptes ist, die Kompetenzen der Einsatzfahrer insbesondere hinsichtlich Wahrnehmung und Entscheidung sowie zu Handlungsstrategien zu verbessern und zu trainieren. Darüber hinaus ist das aktive Vermitteln von Informationen mit hohem kommunikativem Anteil geeignet, Einsichten hervorzurufen sowie durch praktisches Erfahren in simulierten Szenarien Verhaltensänderungen zu bewirken.

## Workshop „Sichere Einsatzfahrt“ der EUK

Die EUK hat unter Berücksichtigung des vorhandenen Konzeptes von IAG und DVR zur Sensibilisierung der als Notfallmanager eingesetzten Beschäftigten mit Unterstützung durch das IAG im Jahr 2011 zwei Workshops angeboten.

Ziel dieser Workshops war es, im Erfahrungsaustausch mit den Teilnehmern unter Verwendung eines Fahrsimulators zu vermitteln, wie die Teilnehmer bei einer Einsatzfahrt mit Sondersignalanlage sicher ihr Ziel erreichen können.

Der beim IAG stationär installierte Fahrsimulator besitzt unter anderem die folgenden Ausstattungsmerkmale: Simulatorkabine (Original Pkw- oder original Transporter-Kabine), Fahrersicht von 200/210 Grad horizontal in Fahrtrichtung, zwei Außen- und ein Innenspiegel als Bildschirm ausgeführt, unterschiedliche Fahrstrecken (Innenstadt, Landstraße), unterschiedliche Umwelt (Tag, Nacht, Sommer, Winter, Regen, Nebel), Steuerung vom Ausbilderplatz mit Übungskontrolle und Übungserstellung sowie eine Übungsmitschau für die restlichen Gruppenteilnehmer in einem separaten Raum.

Während der Workshops wurden unter anderem die folgenden Fragen erörtert, diskutiert und beantwortet:



- Wie nähert man sich anderen Verkehrsteilnehmern, damit man diese sicher überholen kann?
- Wie kann man „Sonderspuren“ benutzen, um andere Verkehrsteilnehmer sicher zu überholen?
- Welche Risiken gibt es bei Kreuzungsbereichen oder der Überlandfahrt?
- Welche Probleme entstehen durch „andere Verkehrsteilnehmer“, „Zeitdruck“, „Multitasking“ oder durch das Telefonieren während der Fahrt?
- Wann ist eine Einsatzfahrt unter Nutzung von Sondersignalen mit hohem Gefährdungspotenzial wirklich notwendig, angemessen und verhältnismäßig?

## Fazit

Obwohl sich die rechtlichen Grundlagen für Fahrer der Unfallhilfsfahrzeuge im Notfallmanagement von Fahrern anderer Einsatzfahrzeuge unterscheiden, konnten die Grundlagen des von IAG und DVR entwickelten Konzeptes auf die besonderen Einsatzbedingungen des Notfallmanagements übertragen werden.

Im Rahmen des Workshops wechselte sich der Erfahrungsaustausch zu theoretischen Grundlagen mit praktischen Übungen unter der Anleitung von praxiserfahrenen

Trainern am Fahrsimulator des IAG ab. Die Teilnehmer wurden über Themen zur allgemeinen Sicherheit im Straßenverkehr bis zur rechtlichen Situation bei Einsatzfahrten informiert. Ebenso wurde ausführlich der Unterschied zwischen dem beim Notfallmanagement regelmäßig durchgeführtem Fahrsicherheitstraining und der Schulung in einem Fahrsimulator erläutert und diskutiert. So vermittelt ein Fahrsicherheitstraining auf einem Übungsplatz dem Fahrer, wie er Gefahrsituationen im Straßenverkehr unter Kenntnis seines Fahrzeuges wirkungsvoll bewältigen kann.

Jedoch nur im Fahrsimulator kann der Fahrer eines Einsatzfahrzeuges Kenntnisse zum Erkennen und Vermeiden von Gefahrsituationen sowie zu den wesentlichen und zur Prävention von Verkehrsunfällen notwendigen Fahrstrategien erlangen. Übungseinsatzfahrten im öffentlichen Verkehrsraum sind gemäß § 38 StVO ohne konkrete Begründung nicht erlaubt.

Die im Jahr 2011 durchgeführten Workshops stießen auf eine sehr gute Resonanz bei den teilnehmenden Notfallmanagern. Daher wird die EUK gemeinsam mit dem Notfallmanagement der DB Netz AG im Jahr 2012 weitere Workshops durchführen. ■

Arbeitsschutz und Unfallverhütung vor Ort

# Einsatzfahrten sicher durchführen

Im Rahmen der Präventionskampagne „Risiko raus!“ führte die Eisenbahn-Unfallkasse 2011 für das Notfallmanagement der DB Netz AG zwei Workshops mit dem Thema „Sichere Einsatzfahrt“ unter Nutzung eines Fahrsimulators durch.

Unser Interviewpartner **Dirk Brill** ist Leiter Arbeitsgebiet Notfallmanagement/Notfalltechnik der DB Netz AG.



Dieser Beitrag ist ein Nachdruck aus dem EUK-Dialog 1-2012, mit freundlicher Genehmigung der Eisenbahn-Unfallkasse.

**EUK-Dialog:** Was versteht man unter dem Notfallmanagement der DB Netz AG?

**Dirk Brill:** Das Notfallmanagement der DB Netz AG ist eine wesentliche Aufgabe der Daseinsfürsorge als Eisenbahninfrastrukturunternehmen und dient der Bewältigung von gefährlichen Ereignissen, Unfällen, Krisen, Katastrophen und größeren Störungen im Bahnbetrieb. Mit dem Notfallmanagement setzt die DB Netz AG die Forderung aus dem Allgemeinen Eisenbahngesetz (AEG) zur Unterstützung der nicht polizeilichen Gefahrenabwehr um.

Durch das Notfallmanagement steht dem Einsatzleiter der Feuerwehr ein Fachberater der DB, in Funktion des Notfallmanagers, zur Verfügung. Der Notfallmanager berät den Einsatzleiter der Feuerwehr und sorgt dafür, dass zu keiner Zeit des Einsatzes Gefahren aus dem Bahnbetrieb entstehen können, ggf. führt er hierzu sogar selbst eine Bahnerdung durch.

**EUK-Dialog:** Warum benötigt der Notfallmanager ein Unfallhilfsfahrzeug mit Sondersignalanlage (Martinshorn und Blaulicht)?

**Dirk Brill:** Grundsätzlich sind Situationen möglich, in denen eine schnelle Vor-Ort-Präsenz des Notfallmanagers am Unfallort

erforderlich werden könnte. Dies ist zum Beispiel immer dann der Fall, wenn vom Einsatzleiter Feuerwehr eine umgehende Bahnerdung gefordert wird oder Gefahrgut aus Eisenbahnfahrzeugen ausdringt. Es reicht aber auch schon aus, wenn der Einsatzleiter Feuerwehr die umgehende Fachberatung vor Ort fordert. In all diesen Beispielen kann nur durch Verwendung von Blaulicht und Martinshorn (Sondersignalanlage) die schnellstmögliche Vor-Ort-Präsenz sichergestellt werden.

**EUK-Dialog:** Müssen die Notfallmanager bei der Verwendung des Unfallhilfsfahrzeugs Besonderheiten beachten?

**Dirk Brill:** Ja, unbedingt. Wesentlich ist hier eine rechtliche Feinheit. Die DB AG ist nicht nach § 35 StVO von der Einhaltung der Bestimmungen der StVO befreit, genießt also keine Sonderrechte. Bei Einsatz der Sondersignalanlage kann zwar vom Wegerecht gegenüber anderen Straßenverkehrsteilnehmern Gebrauch gemacht werden. Das bedeutet, andere Verkehrsteilnehmer haben dem Unfallhilfsfahrzeug freie Bahn zu machen, spätestens aber an einer roten Ampel hat der Notfallmanager anzuhalten und auf Grün zu warten.

Dies versteht natürlich kein anderer Verkehrsteilnehmer, schon gar nicht, wenn der Notfallmanager mit „Tatütata“ unterwegs ist. Um dann aber trotzdem mit der erforderlichen Eile zum Ereignis fahren zu können, bleibt den Notfallmanagern nur die Anwendung des rechtfertigenden Notstands. Hierbei sind aber die einschlägigen juristischen „Spielregeln“ des § 34 StGB zu berücksichtigen. Es muss zum Beispiel immer Gefahr für Leib und Leben oder eines anderen Rechtsgutes bestehen. Bevor ein Notfallmanager von diesem Recht Gebrauch macht, muss er immer abwägen, ob das zu schützende Interesse das beeinträchtigende wesentlich überwiegt. Eindeutig ist hierbei meist der Fall der schnellstmöglichen Bahnerdung, ohne die ggf. weitere Rettungsmaßnahmen nicht möglich wären.

**EUK-Dialog:** Wird in jedem Fall die Sondersignalanlage verwendet?

**Dirk Brill:** Nein, aufgrund der Besonderheiten aus der Anwendung der Sonderrechte sollte die Verwendung auf wenige Einzelfälle beschränkt bleiben. Außerdem unterliegt das Notfallmanagement im Vergleich zur nicht polizeilichen Gefahrenabwehr keinen Hilfsfristen. In einem von der DB AG erstellten Leitfaden

Abbildung: Notfallmanager



„Einsatzfahrt mit Sondersignal“ ist eine Entscheidungshilfe für die Nutzung der Sondersignalanlage enthalten.

**EUK-Dialog:** Welche Erfahrungen hat das Notfallmanagement bisher mit der Verwendung der Sondersignalanlage gemacht?

**Dirk Brill:** Grundsätzlich haben wir recht gute Erfahrungen gemacht. Die Verwendung der Sondersignalanlage ist in jedem Fall ein geeignetes Mittel nach entsprechender Einzelfallbewertung die Verfügbarkeit der Notfallmanager vor Ort zu beschleunigen. Noch besser wäre es für uns, wenn wir den Notfallmanagern bei diesem Thema mehr Rechtssicherheit bieten könnten. Hier sind wir aber leider abhängig von der Entscheidung des Gesetzgebers. Wenn es im Einzelfall während einer Einsatzfahrt zu Verkehrsunfällen unter Beteiligung des Unfallhilfsfahrzeugs mit eingeschalteter Sondersignalanlage gekommen ist, folgt leider häufig eine juristische Auseinandersetzung. Es muss nicht einmal im Zusammenhang mit einem Unfall stehen; es reicht schon aus, wenn man wegen Überschreitung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit gebilzt wurde. Dann ist man meist abhängig von der Bewertung des Einzelfalls der zuständigen Ordnungsbehörde.

**EUK-Dialog:** Benötigen die Notfallmanager zur Verwendung der Sondersignalanlage eine besondere Qualifikation?

**Dirk Brill:** Nein. Organisatorisch ist aber sicherzustellen, dass den Notfallmanagern alle drei Jahre die Teilnahme an einem Fahrsicherheitstraining ermöglicht wird. Die Teilnahme selbst ist freiwillig.

**EUK-Dialog:** Welche Erfahrungen haben Sie mit den angebotenen Fahrsicherheitstrainings gemacht?

**Dirk Brill:** Ich habe bisher nur positive Resonanz davon erhalten, da es in jedem Fall die Beherrschung von Extremsituationen im Straßenverkehr unterstützt. Vor allem ist man danach auch in der Lage, seine eigenen Fertigkeiten besser einschätzen zu können und bestimmte Situationen bereits im Vorfeld zu erkennen und zu vermeiden.

**EUK-Dialog:** Und warum gibt es dann noch den Workshop „Sichere Einsatzfahrt“?

**Dirk Brill:** Der Workshop hat meines Erachtens nichts mit einem



Abbildung: Unfallhilfsfahrzeug

Fahrsicherheitstraining gemeinsam, sondern ist als unterstützende Maßnahme zu sehen. Ein Fahrsicherheitstraining zielt eher auf die Verbesserung der praktischen Fertigkeiten.

Der Workshop „Sichere Einsatzfahrt“ hat die theoretischen und psychischen Hintergründe der Einsatzfahrt im Fokus. Hier wird auf die eigene Verhaltensweise gezielt. Erfolgreich war der Workshop dann, wenn jeder Teilnehmer im Nachgang sein eigenes Verhalten im Straßenverkehr hinterfragt und ggf. auch ändert.

Das große Fazit des Workshops ist für mich die Aussage „Sicher ankommen ist das Ziel, nicht die schnelle Fahrt.“ Im Rahmen des Workshops wird man sich bewusst, dass Raserei, insbesondere im Rahmen der Fahrt mit Sondersignalanlage, nur die Risiken erhöht, im Ergebnis aber höchstens minimale Zeitvorteile erzielt, aber zeitgleich die Unfallwahrscheinlichkeit erhöht und damit das Risiko, überhaupt nicht am Ereignisort anzukommen.

Ich persönlich habe nach diesem Workshop meine persönliche Fahrweise hinterfragt und verändert und danach die Erfahrung gemacht, viel entspannter unterwegs zu sein.

**EUK-Dialog:** Die Notfallmanager werden regelmäßig fortgebildet. Gehören zum Umfang der Fortbildung auch Kenntnisse für eine sichere Einsatzfahrt?

**Dirk Brill:** Ja, im Rahmen der regelmäßigen Fortbildung der Notfallmanager erfolgt eine Unterweisung durch unser Ausbildungszentrum Notfallmanagement/

Notfalltechnik in die sichere Einsatzfahrt. Hierbei geht es aber eher um die rechtlichen und einsatztaktischen Rahmenbedingungen.

**EUK-Dialog:** Sie haben selbst am ersten Workshop teilgenommen. Wo sehen Sie den Nutzen und die Vorteile des Workshops „Sichere Einsatzfahrt“ unter Nutzung eines Fahrsimulators?

**Dirk Brill:** Wie bereits erwähnt, kann der Workshop definitiv keine Fahrsicherheitstrainings ersetzen, sondern bei den Fahrern hinsichtlich der besonderen Einsatzsituation das Bewusstsein schärfen und die Anforderungen aus dem Einsatz mit den Anforderungen der StVO in Einklang bringen.

Durch den gezielten Einsatz des Fahrsimulators wurden die theoretischen Ansätze durch eigene Erfahrungen während der Simulatorfahrt geschärft. Erst dadurch entsteht der besondere Reiz des Workshops. Ohne den Einsatz des Simulators wäre es „nur“ ein Erfahrungsaustausch gewesen.

**EUK-Dialog:** Werden diese Workshops zukünftig allen Notfallmanagern zur Verfügung stehen?

**Dirk Brill:** Ich würde es begrüßen, wenn die Workshops weiterhin von der EUK angeboten würden. Grundsätzlich reden wir hierbei aber ebenfalls von einem freiwilligen Angebot. Zur Teilnahme verpflichten möchten wir nicht.

**EUK-Dialog:** Herr Brill, wir danken Ihnen für das Gespräch. ■

# Nutzung des Sondersignals im Straßenverkehr



Foto: DB AG

**Klaus Kruse**, Betriebssicherheit und Notfallmanagement, DB AG, Frankfurt am Main

*Wie alle Eisenbahnunternehmen in Deutschland ist auch die DB AG verpflichtet, bei den Maßnahmen des Brandschutzes und der Technischen Hilfeleistung (der nicht polizeilichen Gefahrenabwehr) mitzuwirken.*

*Bestandteil der Umsetzung im Rahmen des Notfallmanagements ist der Einsatz von Unfallhilfsfahrzeugen, die unter anderem mit blauem Blinklicht und Einsatzhorn ausgerüstet sind. Die Besonderheiten der Nutzung dieser als Sondersignal bezeichneten Einrichtungen werden nachfolgend beschrieben.*

## Grundlagen

Im Rahmen des Notfallmanagements setzen die Konzernunternehmen auch besonders gekennzeichnete und ausgerüstete Firmenfahrzeuge als Unfallhilfsfahrzeuge ein.

Diese Fahrzeuge stehen den jeweiligen Mitarbeitern für die Dauer ihrer Rufbereitschaft zur Verfügung. Während der Notfallmanager als Einsatzleiter der DB AG zwingend über ein solches Fahrzeug verfügen muss, steht es den Eisenbahnverkehrsunternehmen frei, ihren Notdienstmitarbeitern ein solches Fahrzeug zur Verfügung zu stellen.

Unfallhilfsfahrzeuge sind mit blauem Blinklicht sowie Einsatzhorn (Martinshorn) ausgerüstet. Mit der Nutzung dieser als Sondersignal bezeichneten Einrichtungen verbinden sich für den Fahrer Rechte und Pflichten, auf die im Nachfolgenden näher eingegangen wird.

## Sonderrecht oder Wegerecht

Im Zusammenhang mit dem Sondersignal und den Rechten und Pflichten bei der Nutzung von Sondersignalen tauchen Begriffe auf wie „Sonderrecht“ oder „Wegerecht“; der Vergleich zu Polizei und Feuerwehr wird gezogen und es existieren die unterschiedlichsten Meinungen und Ansichten bezüglich der Voraussetzung der Nutzung und der Dauer der Einschaltung.

Hinzu kommt, dass auch der Gesetzgeber hier nicht unbedingt zur Klarheit beiträgt. Grundlage für diese Begriffe ist die Straßenverkehrsordnung (StVO). Sie erteilt den Straßenverkehrsteilnehmern bestimmte Rechte, aber auch und in erster Linie Pflichten. Einige dieser Rechte und Pflichten richten sich an alle Straßenverkehrsteilnehmer, andere nur an bestimmte Gruppen.

Das in § 35 Absatz 1 StVO definierte Sonderrecht befreit bestimmte Behörden und Organisationen als Gruppe generell, jedoch nur unter bestimmten Voraussetzungen von den Vorschriften der StVO. Dieser Gruppe wird also ein ausdrückliches Recht zugestanden. Die betreffenden Behörden sind namentlich und auch abschließend genannt, das heißt ohne die Möglichkeit einer Ausdehnung auf andere Gruppen.

Voraussetzung ist jedoch stets die Erfüllung hoheitlicher Aufgaben. Eine weitere

Gruppe, die gemäß Sonderrecht von den Vorschriften der StVO befreit ist, sind Rettungsdienstfahrzeuge, hier jedoch unter der Voraussetzung, dass höchste Eile geboten ist, um Menschenleben zu retten oder schwere gesundheitliche Schäden abzuwehren.

Es werden in der StVO weitere Gruppen genannt, die jedoch lediglich bestimmte Sonderrechte in Anspruch nehmen können. Hierzu zählen zum Beispiel Fahrzeuge der Straßenreinigung, der Müllabfuhr oder auch Baustellenfahrzeuge.

Sonderrechte sind also nicht nur auf Polizei, Feuerwehr oder Rettungsdienst beschränkt. Eines ist jedoch allen Gruppen gemeinsam: Die Sonderrechte, die in Anspruch genommen werden können, erfordern weder das Vorhandensein noch die Nutzung des Sondersignals, Sonderrecht und Sondersignal sind zwei vollkommen voneinander unabhängige Begriffe.

Das Sonderrecht stellt rechtlich sicher, dass die jeweilige Nichtbefolgung der StVO keinen Rechtsverstoß darstellt und damit auch keine Grundlage für eine Ahndung vorliegt.

Im Gegensatz dazu wird der Begriff des „Wegerechts“ in der StVO nicht genannt und im rein rechtlichen Sinne ist er auch unzutreffend. Die StVO schreibt in § 38 vor, dass alle Straßenverkehrsteilnehmer unverzüglich freie Bahn zu schaffen haben, wenn sie blaues Blinklicht zusammen mit dem Einsatzhorn wahrnehmen. Durch § 38 StVO wird also nicht dem Fahrer des jeweiligen Sondersignalfahrzeugs ein bestimmtes Recht zugesprochen, vielmehr verpflichtet die StVO die übrigen Straßenverkehrsteilnehmer zu einem bestimmten Verhalten.

Aber auch dem Fahrer des Sondersignalfahrzeugs kommt eine rechtliche Verpflichtung durch den § 38 StVO zu, da hier die Verwendung des Sondersignals auf bestimmte Umstände beschränkt wird. Es muss höchste Eile geboten sein, um zum Beispiel Menschenleben zu retten oder schwere gesundheitliche Schäden abzuwenden oder bedeutende Sachwerte zu erhalten.

Das blaue Blinklicht alleine darf unter anderem angewendet werden zur Warnung an Unfall- oder Einsatzstellen und bei Einsatzfahrten. Die Verpflichtung anderer Verkehrsteilnehmer, freie Bahn zu schaffen, ergibt sich jedoch nur, wenn blaues

Blinklicht zusammen mit dem Einsatzhorn verwendet werden.

## Fahrer von Unfallhilfsfahrzeugen der DB AG

Fahrer von Unfallhilfsfahrzeuge der DB AG können keine Sonderrechte in Anspruch nehmen, da sie in § 35 StVO nicht genannt sind. In bestimmten Situationen kann jedoch der Einsatz der Feuerwehr von Maßnahmen der Eisenbahn abhängen. Ein Beispiel hierfür ist die Durchführung einer Bahnerdung der Oberleitung, wenn die Einsatzkräfte den Schutzabstand zu Spannung führenden Teilen unterschreiten müssen.

Dies kann die Rettung einer Person von einem Wagendach sein, was die zwingende Bahnerdung der Oberleitung erfordert. Hier können die Vorschriften der StVO die Rettung von Menschenleben ggf. verzögern. Der Notfallmanager als der Mitarbeiter der DB AG, der die erforderliche Bahnerdung durchführt, könnte schneller vor Ort sein, wenn er zum Beispiel an roten Ampeln vorbeifahren würde. Die Rettung eines Menschenlebens würde dann jedoch nur durch Begehen einer strafbaren Handlung bzw. einer Ordnungswidrigkeit ermöglicht werden. Eine solche Handlung ist im Einzelfall möglich, wird als rechtfertigender Notstand bezeichnet und ist in § 16 des Ordnungswidrigkeitengesetzes (OWiG) sowie in § 34 des Strafgesetzbuches (StGB) verankert.

Der Unterschied zum Sonderrecht besteht darin, dass die StVO bestimmte Gruppen generell von der Befolgung ihrer Vorschriften befreit, bei Inanspruchnahme des rechtfertigenden Notstandes hingegen zunächst ein Rechtsverstoß zwar begangen wird, dieser bei Vorliegen bestimmter Voraussetzungen jedoch nicht als rechtswidrig angesehen wird, also ausnahmsweise nicht bestraft wird. Dieser feine rechtliche Unterschied kann dann von großer Bedeutung werden, wenn es im Zusammenhang mit dieser Maßnahme zu einem Unfall, ggf. auch mit verletzten Personen, gekommen ist. Auch dies stellt jedoch lediglich einen rechtlichen Aspekt dar, der mit dem Einsatz von Sondersignalen zunächst in keinem Zusammenhang steht.

## Verwendung des Sondersignals

Rechtlich vorgeschrieben ist die Verwendung des Sondersignals stets dann, wenn



andere Verkehrsteilnehmer aufgefordert werden sollen, freie Bahn zu schaffen. Die Inanspruchnahme des rechtfertigenden Notstandes setzt diese Verwendung rein rechtlich zunächst nicht voraus. Aufgrund der dadurch entstehenden besonderen Verkehrssituation, mit der andere Straßenverkehrsteilnehmer nicht dauerhaft rechnen müssen, ist es jedoch zwingend erforderlich, diese rechtzeitig und deutlich zu warnen. Hier besteht eine besondere und über das übliche Maß hinausgehende Sorgfaltspflicht, die der Fahrer eines Unfallhilfsfahrzeugs bei der Inanspruchnahme des rechtfertigenden Notstandes beachten muss. Die Verwendung des Sondersignals ist also immer dann erforderlich, wenn andere Verkehrsteilnehmer gewarnt werden müssen oder aufgefordert werden sollen, freie Bahn zu schaffen.

Die Entscheidung zur Einforderung freier Bahn, zum Beispiel in Form einer Rettungsgasse bei einem Verkehrsstau oder zur Inanspruchnahme des rechtfertigenden Notstandes, trifft stets der Fahrer des Fahrzeugs. Ausschließlich der Fahrer kann einschätzen, ob die Situation am Ereignisort ein solches Verhalten rechtfertigt, und ob die jeweiligen Straßen- und Verkehrsverhältnisse dies ohne Gefahr für andere zulassen.

Der Fahrer des Fahrzeugs muss sich stets bewusst sein, dass er mit der Entscheidung auch die Verantwortung übernimmt. Diese kann ihm keiner abnehmen. Dem

Fahrer kann daher auch nicht von anderer interner oder externer Stelle, wie zum Beispiel Feuerwehr oder Polizei angeordnet werden, das Sondersignal zu nutzen. Andererseits muss er bei seiner Entscheidung auch berücksichtigen, dass er, um schnelle Hilfeleistung zu ermöglichen, alle ihm zumutbaren und möglichen Mittel einsetzen muss. Es kommt stets auf den Einzelfall an.

Tatsächlich stellt für den Bereich des Notfallmanagements die Nutzung des Sondersignals die absolute Ausnahme dar, die persönliche Anwesenheit des Fahrers des Fahrzeugs, in aller Regel der Notfallmanager, vor Ort muss für den Verlauf oder den Beginn eines Einsatzes der Fremdreueung zwingende Voraussetzung sein. Hierzu zählt zum Beispiel die Bahnerdung der Oberleitung, da deren Sicherstellung in der Zuständigkeit und Verantwortung des Notfallmanagers liegt, nicht jedoch die Gleissperrung, da diese bereits vor Eintreffen des Notfallmanagers von anderer Stelle veranlasst und durchgeführt wird. Eine allgemeingültige Festlegung zur Nutzung des Sondersignals kann es jedoch nicht geben, da dies stets von der jeweiligen Situation im Einzelfall abhängig ist.

### Verhalten des Fahrers

Auch bei einer Fahrt mit Sondersignal sollte ein Grundsatz niemals vergessen

werden: Sicher ankommen ist wichtiger als schnell ankommen!

Gerade bei Fahrten mit Sondersignal besteht für den Fahrer aufgrund der besonderen Situation auch eine besondere und über das übliche Maß hinausgehende Sorgfaltspflicht. Das jeweilige Verhalten und das Maß der Überschreitung von Vorschriften der StVO müssen stets für den Einzelfall festgelegt und der jeweils herrschenden Verkehrslage angepasst werden. Auch hier kann es keine pauschale Vorgabe geben. Ausschließlich als Anhaltspunkt kann bei der Wahl der Geschwindigkeit die so genannte Drittelregelung dienen. Danach kann die Geschwindigkeit um ein Drittel höher sein als vorgeschrieben. Dennoch kann es Situationen geben, in denen auch dieses Drittel mehr bereits zu viel ist. In einer verkehrsberuhigten Zone kann z.B. bei unübersichtlichen Verhältnissen mit parkenden Fahrzeugen an beiden Straßenseiten oder bei witterungsbedingter schlechter Sicht auch eine Geschwindigkeit von 33 Kilometern pro Stunde (km/h) bereits zu schnell und damit unverhältnismäßig sein.

Auch bei Fahrten mit Sondersignal gilt das Gebot der angepassten Geschwindigkeit. Generell kann davon ausgegangen werden, dass ein flüssiges Fahren mit mäßiger Geschwindigkeit die Fahrzeit eher verkürzt als kurzzeitige Abschnitte mit hoher Geschwindigkeit und erforderlichem starkem Abbremsen.

Gerade bei Fahrten mit Sondersignal muss verstärkt mit einem unvorhersehbaren Verhalten anderer Verkehrsteilnehmer gerechnet werden. Auch darf nicht generell davon ausgegangen werden, dass das Sondersignal durch andere stets und schnell wahrgenommen wird. Andere Fahrer können, zum Beispiel durch Musik oder Mobiltelefon, sehr stark abgelenkt sein. Diese Situation kann gerade bei Vorbeifahrten an einer roten Ampel von Bedeutung sein. Die Rechtsprechung fordert, dass andere Verkehrsteilnehmer ausreichend Zeit und Gelegenheit haben, das Sondersignal wahrzunehmen und sich entsprechend zu verhalten. Gerichtsurteile haben das Durchlaufen von mindestens drei Tonfolgen des Einsatzhorns vor der Einfahrt in eine Kreuzung oder Einmündung als Mindestmaß angesehen.

## Unfälle bei Fahrten mit Sondersignal

Unabhängig davon, ob eine Fahrt mit oder Sondersignal ausgeführt wird, ist im Falle eines Unfalls auch der Fahrer des Unfallhilfsfahrzeugs selbstverständlich zur Hilfeleistung verpflichtet, das heißt die Unfallstelle absichern, Hilfe rufen und erste Hilfe leisten, unabhängig davon, ob der Fahrer Unfallbeteiligter ist oder nachträglich eintrifft. Durch das blaue Blinklicht ist das Unfallhilfsfahrzeug besser als andere Fahrzeuge geeignet, Unfallstellen abzusichern.

Dennoch müssen selbstverständlich auch die übrigen vorgeschriebenen Maßnahmen erfolgen, wie Warnblinker einschalten und Warndreieck aufstellen. Hierbei sollte vornehmlich das Warndreieck eines am Unfall beteiligten Fahrzeugs genutzt werden. Beim Absichern sollte auch stets auf einen ausreichenden Sicherheitsabstand zu den verunfallten Fahrzeugen geachtet werden. Wichtig und vorgeschrieben ist es selbstverständlich auch, Warnkleidung zu tragen.

Kommt es während einer Fahrt mit Sondersignal zu einem Unfall mit oder ohne Beteiligung des Unfallhilfsfahrzeugs, kann hierdurch jedoch eine besondere und ggf. auch komplizierte Lage entstehen, die dem Fahrer eine Entscheidung abverlangt.

Je nach Unternehmenszugehörigkeit des Fahrers des Unfallhilfsfahrzeugs, müssen die zuständigen Stellen informiert werden, die dann Maßnahmen ergreifen, zum Beispiel einen anderen Mitarbeiter verständigen. Als Unfallbeteiligter ist der

Fahrer verpflichtet, gegenüber der Polizei oder anderen Beteiligten Angaben zu seiner Person, seinem Fahrzeug sowie der Art der Beteiligung zu machen. Ein unerlaubtes Entfernen vom Unfallort ist strafbar nach § 142 des Strafgesetzbuches (StGB). Dies trifft auch für Fahrer von Unfallhilfsfahrzeugen zu.

Grundsätzlich sollte bei einem Unfall der Einsatz des Fahrers beendet sein.

Die Verpflichtungen zur Hilfeleistung nach einem Straßenverkehrsunfall bzw. das Entfernen vom Unfallort sowie die Notwendigkeit der Anwesenheit am Ereignisort können den Fahrer eines Unfallhilfsfahrzeugs jedoch in einen Interessenskonflikt führen. Auch hier muss der Fahrer im jeweiligen Einzelfall entscheiden, inwieweit eine Weiterfahrt im Rahmen des rechtfertigenden Notstandes gerechtfertigt sein kann. Eine eventuelle Weiterfahrt nach einem Unfall im Rahmen des rechtfertigenden Notstandes sollte gerade als Unfallbeteiligter ausgesprochen restriktiv gehandhabt werden und nur nach einer sehr genauen Einzelfallprüfung erfolgen.

Zwingende Voraussetzung für eine solche Entscheidung ist, dass am anzufahrenden Ereignisort im Bahnbereich der Beginn und Verlauf von Maßnahmen zu einer Rettung von Menschen ausschließlich von seiner Anwesenheit abhängt, wie zum Beispiel die zwingende Notwendigkeit der Bahnerdung der Oberleitung.

Voraussetzung muss weiterhin sein, dass am Unfallort zum Beispiel keine verletzten Personen zu versorgen sind oder diese bereits ausreichend versorgt werden. Auch müssen weitere Gefahren, zum Beispiel durch Absichern der Unfallstelle, ausgeschlossen sein. Grundsätzlich ist stets zu prüfen, inwieweit die notwendigen Aufgaben am ursprünglichen Ereignisort auch durch andere Mitarbeiter der DB AG durchgeführt werden können, zum Beispiel durch den Einsatz eines Notfallmanagers aus einem benachbarten Notfallbezirk. Hier können auch Fahrer von Unfallhilfsfahrzeugen der EVU-Notdienste heran gezogen werden.

Wichtig ist stets, sich nicht des Verdachts der Verdunkelung auszusetzen. Bereits vor einer Weiterfahrt besteht die Möglichkeit, den übrigen Unfallbeteiligten Angaben zur Person zu machen, zum Beispiel durch Aushändigen einer Visitenkarte des Fahrers des Unfallhilfsfahrzeugs. Während einer eventuellen Weiterfahrt sollte die zuständige Polizei informiert werden,

entweder durch den Fahrer selber oder zum Beispiel durch die Notfalleinstelle.

Nach Eintreffen am Ereignisort sollten schnellstmöglich dort anwesende Polizeikräfte informiert und deren Namen, Dienststelle sowie die Uhrzeit der Verständigung notiert werden. Unverzüglich nach Einsatzende sollte die nächst gelegene Polizeidienststelle angefahren werden, um es zu ermöglichen, alle erforderlichen Feststellungen zu treffen.

Gerade in solchen Fällen ist jedoch eine sehr genaue Einzelfallprüfung erforderlich, denn auch hier gilt: Die Verantwortung trägt stets der Fahrer.

## Abschließend

Das Fahren mit Sondersignal bleibt die Ausnahme für Fahrer von Unfallhilfsfahrzeugen und ist keinesfalls vergleichbar mit Einsatzfahrten von Feuerwehr, Rettungsdienst oder Polizei. Der Anlass muss begründet sein; die notwendigen Voraussetzungen treffen in aller Regel nur auf Notfallmanager als Vertreter des Eisenbahninfrastrukturunternehmens (EIU) zu. Für den Notdienst des Eisenbahnverkehrsunternehmens (EVU) wird die Nutzung des Sondersignals auf die Fälle beschränkt bleiben, in denen er zur unmittelbaren Gefahrenabwehr angefordert wird. Eine solche Anforderung kann jedoch in aller Regel nur durch den Notfallmanager des EIU als Einsatzleiter DB AG erfolgen und auch dann entscheidet der Fahrer über die Nutzung des Sondersignals. ■

## Eisenbahn-Unfallkasse auf der Messe InnoTrans 2012 in Berlin vertreten

Gemeinsam mit anderen Unfallversicherungsträgern wird die Eisenbahn-Unfallkasse erneut auf der alle zwei Jahre stattfindenden Messe InnoTrans vertreten sein.

Die InnoTrans ist die internationale Fachmesse für Verkehrstechnik der Schienenbahnen mit Angeboten insbesondere zu Fahrzeugtechnologie, Bahnbau sowie Fahrgastinformationssystemen und findet in der Zeit vom 18. bis 21. September 2012 in Berlin auf dem Messegelände am Funkturm statt.

Es werden mehr als 2.500 Aussteller aus über 40 Ländern erwartet.

Die Unfallversicherungsträger werden sich erneut unter dem Motto „Sicherheit am Gleis“ präsentieren.

Auch in diesem Jahr werden unter diesem Thema die Aspekte:

- moderne Sicherungstechnik,
- Forschung,
- Entwicklung,
- Normung und
- praxismgerechte Lösungen dargestellt.

Insbesondere sollen die Möglichkeiten zum Erreichen von lärmarmen Baustellen



zum Nutzen von Beschäftigten und Anwohnern thematisiert und dargestellt werden.

Wir laden Sie herzlich ein, uns auf der InnoTrans zu besuchen und mit uns zu diskutieren.

Sie finden uns in Halle 23, Stand 208. Wir freuen uns auf Ihren Besuch.



Weitere Informationen zur InnoTrans, wie zum Beispiel zu den Öffnungszeiten oder zur Anreise, erhalten Sie unter der Internetadresse [www.innotrans.de](http://www.innotrans.de)

## Aktualisierung des Störschallkatasters 03-2012



Bei der Projektierung automatischer Warnsysteme für Gleisbaustellen muss der Störschallpegel der Gleisbaumaschinen berücksichtigt werden, um die Wahrnehmbarkeit der akustischen Warnsignale zu gewährleisten. Maßgeblich ist der maximale Störschallpegel.

In der aktualisierten Fassung 03-2012 des Störschallkatasters wurden Bandspeichereinheiten (BSW, MFS) neu bewertet.

Das aktualisierte Störschallkataster steht in der Version 03-2012 ab sofort auf der Homepage der EUK direkt unter der Rubrik „Aktuelles“ zum Download bereit.

Eisenbahn-Unfallkasse EUK | DB Netz AG | BG BAU

**Maschineneigene Störschallpegel  $L_{w}$  [dB(A)] von Gleisbaumaschinen**

Bei den Schallquellenarten I, II, III wurde der Störschall 1 m neben der Maschine und 0,8 m sowie 1,6 m über SO des Arbeitsgleises gemessen (Maschine in Betrieb). Bei Schallquellenart IV wurde der Störschall am Ohr des Bedieners in Arbeitshaltung gemessen (Maschine in Betrieb). Bei den angegebenen Werten handelt es sich um unverbindliche Orientierungswerte.

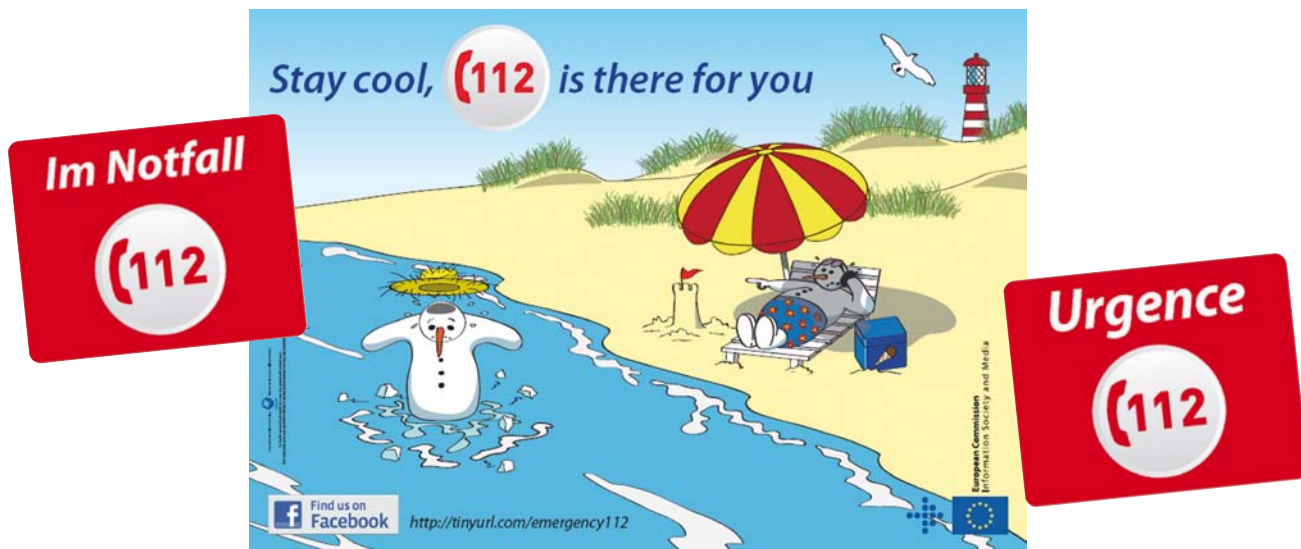
**Hinweis zur AWS-Projektierung:**  
Mögliche Zugfahrten auf einem dritten Gleis müssen mit einem Störschall  $L_{w}$  von 100 dB(A) berücksichtigt werden!

Schallquellenart – Maschinenart	Störschallpegel $L_{w}$ [dB(A)]
<b>Schallquellenart I – kontinuierlich langsam vorrückende Großbaumaschinen mit maschineneigener Warnanlage: Angabe des Störschalls nicht erforderlich</b>	
<b>ohne maschineneigene Warnanlage:</b>	
Bettungsreinigungsmaschine	110 dB(A)
Planumverbesserungsmaschine	110 dB(A)
Gleisumbauzug (Portalkran gehört nicht zur Kernmaschine)	110 dB(A)
Bandspeichereinheiten (BSW, MFS)	97 dB(A)
<b>Schallquellenart II – kontinuierlich langsam vorrückende Maschinen</b>	
Stoßmaschine	106 dB(A)
<b>Schallquellenart III – schnell wandernde Maschinen</b>	
Schotterplaniermaschine / Schotterpflug	113 dB(A)
Portalkran des Umtriebzuges	96 dB(A)
Zweibegebohrer / GAF / Gleisubladere ohne Anbaugeräte, ohne Anbauggregate	91 dB(A)
Zweibegebohrer mit Anbaugerät:	
• Stoßaggregat	96 dB(A)
• Rüttelplatte	98 dB(A)
• Schotterbesen	104 dB(A)
<b>Schallquellenart IV – Handmaschinen</b>	
Handstößmaschine bzw. Einzelkraftstößer	108 dB(A)
2 oder 4 Kraftstößler an einer Schwelle	114 dB(A)
Elektrische Schwingstößleinheit (bestehend aus 4 Stößen)	95 dB(A)
Schraubmaschine	90 dB(A)
Schleifmaschine	105 dB(A)
Schienenrennschleifmaschine	114 dB(A)
2 Schienenrennschleifmaschinen in einem Gleisquerschnitt	114 dB(A)
Wirkelschleifer handgeführt	106 dB(A)
Schienenbohrmaschine	100 dB(A)
Schwellenbohrmaschine	107 dB(A)
Tragbare Schlagschraubmaschine	105 dB(A)
Schienenbandsäge	96 dB(A)
Federnagelzähmaschine	86 dB(A)
Climaschine	82 dB(A)
Motorkettsäge	108 dB(A)
Freischneider (Vegetationsarbeiten)	112 dB(A)
Baustellensprengerzeuger	112 dB(A)

Vor Ort ist stets eine Hörsprobe durchzuführen. Beim Einsatz der o.g. Maschinen ist für das Signalhorn im Gleisbereich geeigneter Gehörschutz zu tragen.



# Eine Nummer europaweit: **Notruf 112**



Urlaubszeit Reisezeit – wer will da schon an einen Notfall denken. Aber wenn man schnell Hilfe braucht, ist es wichtig, die richtige Nummer zu wissen.

Wer in Europa Urlaub macht oder beruflich unterwegs ist, erreicht aufgrund einer EU-Verordnung auch hier immer eine Notrufleitstelle unter der europaeinheitlichen Notrufnummer 112.

Auch in einigen nicht EU-Ländern gilt die 112 als Notrufnummer, so zum Beispiel in Island, Norwegen, Kroatien, Mazedonien, Serbien, Montenegro, Liechtenstein, der Schweiz und in der Ukraine.

Ein Anrufer, der den Notruf 112 wählt, wird mit der nächstgelegenen Leitstelle verbunden. In Abhängigkeit von dem nationalen System für den Zivilschutz des EU-Landes, wird die Leitstelle (die beispielsweise auch die Polizei sein kann) den Notruf direkt bearbeiten oder diesen an den jeweils zuständigen Notdienst (Rettungswagen, Feuerwehr, usw.) weiterleiten. In den meisten Ländern ist die Leitstelle, die den Notruf 112 entgegen nimmt, mehrsprachig besetzt oder mit einem Leitstellendisponenten ist zumindest eine Kommunikation auf Englisch möglich.

Der Notruf ist über das Handy jederzeit kostenlos möglich. In vielen Ländern, wie auch in Deutschland, ist die einzige Voraussetzung, dass das Handy mit einer funktionierenden SIM-Karte ausgestattet ist. Hierdurch besteht die Möglichkeit, den Anrufer sicher zu identifizieren und einen

Missbrauch zu vermeiden. Auch wenn für normale Gespräche die Rufnummernübermittlung ausgeschaltet ist, wird der Notfalleitstelle immer die Rufnummer des Anrufenden angezeigt.

Bei einem Notruf, ob national oder international, sollten nach Möglichkeit die fünf „W-Fragen“ beantwortet werden können: „**Wer** meldet den Notruf“, „**Wo** ist es passiert“, „**Was** ist passiert“, „**Wie** viele Verletzte gibt es“ und „**Warten** auf Rückfragen“

Ist der Standort nicht genau bekannt, besteht bei einem Notruf in Deutschland

aufgrund der Notrufverordnung für die Notrufleitstelle die Möglichkeit, den Standort eines Handyanrufers über eine „Peilung“ zu orten. Hierdurch kann zum Beispiel auf Autobahnen, Landstraßen, etc. der Standort des Hilfesuchenden nahezu exakt bestimmt werden.

Auf Autobahnen ist es jedoch für die Leitstelle bzw. die Helfer immer wichtig, zusätzlich zum Ort die Fahrtrichtung (zum Beispiel Autobahn A 3 in Richtung Würzburg) zu erfahren.

Weitere Informationen sind im Internet zu finden: <http://ec.europa.eu/112>

