

1 Einleitung

1.1 Problemdarstellung und Auswirkungen

Immer wieder kommt es bei Einsätzen von Feuerwehr, Rettungsdienst und Polizei im Straßenverkehr zu folgenschweren Sekundärunfällen, bei denen nicht nur Privatpersonen, sondern auch Einsatzkräfte schwer verletzt oder sogar getötet werden.

Die potenziellen Gründe, warum derartige Einsatzstellen so gefährlich sind, sind sehr unterschiedlich (vergleiche auch Lembeck 2003), zum Beispiel:

- die zulässige Höchstgeschwindigkeit wird überschritten,
- es können mehrere Fahrstreifen vorhanden sein,
- die Unfallstelle kann verschiedene Fahrspuren und -richtungen umfassen,
- die Unfallstelle kann sich über viele hundert Meter erstrecken,
- sehr oft sind mehrere Fahrzeuge an einem Unfall beteiligt,
- wegen mangelnder Absicherung ereignen sich Folgeunfälle,
- durch Schaulustige entstehen Folgeunfälle,
- die Tätigkeiten an der Einsatzstelle werden unter Zeitdruck durchgeführt,
- Verkehrsteilnehmer, die mit der Situation überfordert sind, verhalten sich unangemessen,

- Verkehrsteilnehmer sind unkonzentriert, übermüdet und missachten die Absicherung,
- Fahrzeuge können verkehrsuntauglich sein.

Oftmals ist die Einsatzstelle nicht oder nur unzureichend gesichert, weil die Ausstattung des Einsatzfahrzeuges, geeignetes Material oder Personal zum Aufbau fehlt. Die Einsatzfahrzeuge sind besonders im Dunkeln schlecht zu erkennen und die Geschwindigkeit der Verkehrsteilnehmer ist oft unangepasst. Die nachfolgend aufgeführten Einsätze spiegeln die Vielfalt dieser Problematik wieder.

1.2 »Einige dieser Einsätze...«

1.2.1 Unfall »Pkw unter LF«, Feuerwehr Essen

Am 28. April 2002 wurde die Feuerwehr Essen um 6.03 Uhr zu einem Verkehrsunfall auf der BAB 40 gerufen. Ein belgischer Pkw war in einer lang gezogenen Linkskurve ohne Fremdeinwirkung ins Schleudern geraten, gegen die Leitplanke geprallt und auf einer Beschleunigungsspur zum Stehen gekommen. Die beiden Insassen des belgischen Pkw wurden leicht verletzt.

Ausgerückt zu diesem Unfall waren nach Alarm- und Ausrückeordnung (AAO) ein Rettungs- und ein Notarztwagen sowie das LF 16/12 der zuständigen Wache Essen-Kray mit dem Auftrag der Absicherung der Einsatzstelle.

Unmittelbar nach dem Eintreffen des LF kam ein mit deutlich überhöhter Geschwindigkeit auf der linken Fahrspur herannahen-

der Pkw ins Schleudern. Dieser rutschte quer über alle Fahrbahnen und prallte gegen das Heck des Löschfahrzeuges, das zirka 100 Meter vor der Unfallstelle positioniert war. Die beiden Insassen wurden durch den Aufprall im Fahrzeug eingeklemmt. Die 28-jährige Fahrerin verstarb noch an der Unfallstelle. Die 26-jährige Beifahrerin konnte noch lebend aus dem Fahrzeug befreit werden, erlag jedoch wenige Stunden später im Klinikum Essen ebenfalls ihren schweren Verletzungen.

Nur mit viel Glück – die Einsatzkräfte des Rettungsdienstes und der Hilfeleistung waren bereits ausgestiegen und der Maschinist konnte die gerade zum Aussteigen geöffnete Tür wieder zuwerfen – kam es zu keinen weiteren Personenschäden. Wie der Unfall ohne das mitalarmierte, absichernde LF ausgegangen wäre, lässt sich nur erahnen (Bilder 1a und 1b).

1.2.2 Unfall »Pkw unter HLF«, Feuerwehr Duisburg

Am 20. Mai 2002 wurde die Feuerwehr Duisburg zu einem Pkw-Brand auf die BAB 42 in Fahrtrichtung Dortmund alarmiert. Ein HLF stand vor der Einsatzstelle auf der Standspur und sicherte die Einsatzstelle ab. Blaulicht, Warnblinklicht und Heckwarnleuchten waren eingeschaltet. Hinter dem HLF waren außerdem Verkehrsleitkegel und Blitzleuchten aufgebaut. Als der eigentliche Einsatz vorbei war, wurde damit begonnen, die Sicherung abzubauen. In diesem Moment fuhr ein Fahrzeug unter das absichernde HLF. Der Fahrer des Pkws wurde bei dem Unfall in seinem Fahrzeug eingeklemmt und schwer verletzt (Bild 2).



Bilder 1a und 1b: Unfall auf der BAB 40 in Essen



Bild 2: Unfall auf der BAB 42 in Duisburg (Foto: Feuerwehr Duisburg)

1.2.3 »Lkw gegen Streifen- und Rettungswagen«, A2 bei Magdeburg

Am 23. April 2001 kam um 6.55 Uhr auf der BAB 2 am Kilometer 111,2 in Fahrtrichtung Berlin ein Pkw nach rechts von der Fahrbahn ab. Die Fahrerin und eine weitere Insassin wurden leicht verletzt. Die Unfallstelle wurde durch einen Streifenwagen der Polizei mit eingeschaltetem Blaulicht und Signalbrücke abgesichert. Außerdem wurde die Unfallstelle mit Verkehrsleitkegeln gesperrt. Ein Rettungswagen stand mit eingeschaltetem Blaulicht und Warnblinklicht einige Meter vor dem Streifenwagen. Beide

Fahrzeuge standen auf dem Standstreifen. Durch die Verkehrsbeeinflussungsanlage (VBA) wurde am Kilometer 113,0, also zirka zwei Kilometer vor der Unfallstelle, der rechte Fahrstreifen gesperrt (Pfeil nach links).

Um 7.15 Uhr kam ein Lkw in Höhe der gesicherten Unfallstelle nach rechts von der Fahrbahn ab. Auf dem Standstreifen stieß er gegen den unbesetzten Streifenwagen und schleuderte diesen über die Seitenschutzplanke. Der Notarzt und der Rettungsassistent eines Rettungshubschraubers, welche sich auf dem Weg vom Rettungshubschrauber zur Unfallstelle befanden, wurden vom Streifenwagen und der umherfliegenden Ladung erfasst und getötet. Im weiteren Verlauf stieß der Lkw gegen den auf dem Standstreifen stehenden RTW und schob diesen etwa 130 Meter weiter. Von den vier im RTW befindlichen Personen wurden drei schwer verletzt und eine Person getötet. Der Lkw-Fahrer verstarb ebenfalls an den Folgen des Verkehrsunfalls. Die Bilanz: vier Personen getötet, drei Personen schwer verletzt, eine Person leicht verletzt (Bilder 3a und 3b).

1.3 Die (un-)sichere Einsatzstelle

Die oben beschriebenen Einsätze sind nur einige von vielen und machen deutlich, wie wichtig das Thema »Absicherung von Einsatzstellen« ist. Grund genug, sich mit der Thematik zu beschäftigen. Um Unfälle, wie die oben genannten in Zukunft zu vermeiden, brauchen wir eine sichere Einsatzstelle. Doch woran liegt es, dass wir diese sichere Einsatzstelle oft nicht haben?



Bilder 3a und 3b: Unfall auf der BAB 2 bei Magdeburg (Fotos: Polizeidirektion Stendal)



Die Gründe:

- Es wird keine Absicherung vorgenommen.
- Die Einsatzstelle wird ungenügend oder zu spät abgesichert.
- Es wird keine Warnkleidung getragen.
- Einsatzfahrzeuge werden ungünstig aufgestellt.

- Der Abstand von der ersten Warnung bis zur Einsatzstelle ist zu gering.
- Es ist kein geeignetes Warngerät vorhanden.
- Es ist zu wenig Warngerät vorhanden.
- Der Schutz der Einsatzfahrzeuge wird nicht ausgenutzt.
- Einsatzstellen werden bei Dunkelheit nicht richtig ausgeleuchtet.
- Freie Fahrspuren werden übermäßig eingeengt.
- Durch den Verzicht auf Transporthilfen (Sackkarre, Verkehrssicherungshassel) wird das mitgeführte Absicherungsmaterial nicht eingesetzt.
- Die Einsatzkräfte sind nicht ausreichend geschult.
- Die Sicherungsmaßnahmen beim Rückbau werden unterschätzt.
- Es werden keine einsatzvorbereitenden Maßnahmen getroffen (Anpassung der AAO).
- Erfahrungen werden nicht ausgewertet.

Deshalb: Machen wir es besser!

Entscheidend bei der Erstellung eines Absicherungskonzeptes ist dessen Ganzheitlichkeit. Folgende Aspekte sind dabei zu beachten:

- Tagessichtbarkeit von Fahrzeugen, Gerät und Personal,
- Nachtsichtbarkeit von Fahrzeugen, Gerät und Personal,
- Warnleuchten/Blaulicht am Fahrzeug,
- Heckwarnsystem am Fahrzeug,
- Ausstattung mit mobilen Gerätschaften zur Absicherung,
- Taktik und Ausbildung sowie
- Einsatzorganisation (z. B. Anpassung der AAO).

2 Rechtliche Grundlagen

Verschiedene Rechtsquellen und Richtlinien beeinflussen das notwendige und das mögliche Handeln beim Absichern von Einsatzstellen. Im Folgenden werden die wichtigsten Grundlagen in kurzer Fassung dargestellt.

2.1 Straßenverkehrs-Ordnung (StVO)

Die Straßenverkehrs-Ordnung (StVO) enthält die Regelungen, die für einen funktionierenden Straßenverkehr notwendig sind. Dazu gehören auch:

§ 15 Liegenbleiben von Fahrzeugen

Bleibt ein mehrspuriges Fahrzeug an einer Stelle liegen, an der es nicht rechtzeitig als stehendes Hindernis erkannt werden kann, so ist sofort *Warnblinklicht einzuschalten*. Danach ist mindestens *ein auffällig warnendes Zeichen gut sichtbar in ausreichender Entfernung aufzustellen*, und zwar bei *schnellem Verkehr etwa in 100 m Entfernung*; vorgeschriebene Sicherungsmittel, wie Warn-dreiecke, sind zu verwenden. Darüber hinaus gelten die Vorschriften über die Beleuchtung haltender Fahrzeuge.

§ 17 (4) Beleuchtung

Haltende Fahrzeuge sind außerhalb geschlossener Ortschaften mit eigener Lichtquelle zu beleuchten. Innerhalb geschlossener Ortschaften genügt es, nur die der Fahrbahn zugewandte Seite durch Parkleuchten oder auf andere zugelassene Weise kenntlich zu machen ...

§ 32 (1) Verkehrshindernisse

Es ist verboten, ... Gegenstände auf Straßen zu bringen oder dort liegen zu lassen, wenn dadurch der Verkehr gefährdet oder erschwert werden kann. Der für solche verkehrswidrigen Zustände Verantwortliche hat sie unverzüglich zu beseitigen und sie bis dahin *ausreichend kenntlich zu machen ...*

§ 34 (1) Unfall

Nach einem Verkehrsunfall hat jeder Beteiligte

1. unverzüglich zu halten,
2. den *Verkehr zu sichern* und bei geringfügigem Schaden unverzüglich beiseite zu fahren,
3. ...

§ 36 (1) Zeichen und Weisungen der Polizeibeamten

Die Zeichen und Weisungen der Polizeibeamten sind zu befolgen. Sie gehen allen anderen Anordnungen und sonstigen Regeln vor, entbinden den Verkehrsteilnehmer jedoch nicht von seiner Sorgfaltspflicht.