FEUERWEHR Journal 9/2010

September 2010
10. Jahrgang 3,65 EUR
ISSN 1618-5307 ZKZ 57475

9/10

4 196454 403651 09

FEUERWEHR Journal

für die Feuerwehren in Niedersachsen mit Mitteilungen des Nds. Innenministeriums und des Deutschen Feuerwehr Verbandes (DFV)

Niedersachsen - Bremen

Feuerwehr Lengede
FACHZUG BAHNERDEN

Celle-Scheuen
Neuer Standort für Landesfeuerwehrschule Celle

Bahnunfälle
...ätze, Technik und Ausbildung

www.feuerwehr-wolfwiesche.de;
Feuerwehr - Jornal 09/2010

Kollision mit entg

Peine, Lk. Peine. Es ist Mittwoch, der 16.06.10, um 23:23 h, als ein tosender Lärm die Anwohner der Bahnstrecke Braunschweig-Hannover aufschrecken lässt. Am westlichen Stadtrand von Peine springen von einem Güterzug der Mittelweserbahn drei Waggons aus dem Gleis. Unmittelbar danach kollidiert ein aus Hannover kommender Regionalexpress mit den entgleisten Güterwaggons.

Der Bahnbetriebsunfall ereignet sich nur wenige Meter vor der Bahnunterführung der B 444 westlich der Ortschaft Peine. Der Regionalexpress RE 14019 (Rheine–Braunschweig) entgleist dabei mit der Lokomotive und den zwei ersten Doppelstockwagen, wobei die E-Lok und der erste Doppelstockwagen auf der Seite in zwei Gärten von Wohnhäusern zum Liegen kommen, zuvor noch eine Lärmschutzwand niederwalzten. Der Lokführer des Regionalexpress wurde dabei schwer und 15 Reisende leicht verletzt.

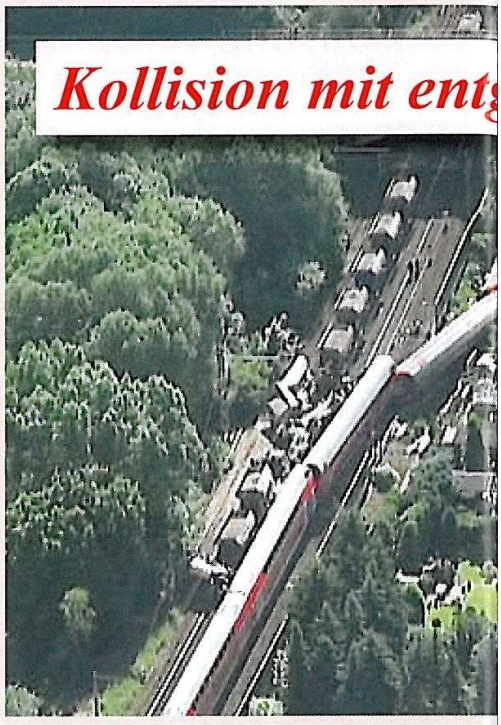
Es beginnt der Rettungseinsatz

Ein Reisender setzt aus dem Zug heraus einen Notruf an die Polizei ab. Von dort wird die Rettungs- und Feuerwehrleitstelle Braunschweig, zuständig für die Stadt Braunschweig, den Landkreis Peine und Wolfenbüttel, verständigt.

Als Erstes treffen die Rettungskräfte der Feuerwehr Peine nach sechs Minuten am Unfallort mit ihrem Rüstzug der Kernstadt Peine ein.

Als erste Maßnahme erfolgte die Lageerkundung. Anschließend erfolgte die Rettung und Befreiung des Lokführers und die Einsatzstelle wurde ausgeleuchtet. Die Bahn AG schaltete um 23:43 h die Oberleitung stromlos.

Die Unfallstelle befindet sich in Peine-Horst, etwa 20 m vor einem Brückenkopf der B 444. Die zweigleisige Bahnstrecke ist auf beiden Gleisen elektrifiziert. Im Regionalexpress befinden sich 65 Reisende. Der Güterzug ist mit Kies beladen. Die Lok und die beiden



Waggons kommen so in den beiden Gärten zum Liegen, dass keine Gefährdung für die Bewohner und Häuser besteht. Die Lok hat zuvor eine Beton-Lärmschutzwand durchbrochen, ehe sie im Garten landet. Es werden weitere Einsatzkräfte von Feuerwehr und Rettungsdienst angefordert.

Die Rettungs- und Feuerwehrleitstelle löst um 23:46 h MANV (Massenanfall von Verletzten) aus. Gemäß dem Vertrag zwischen dem Lk. Peine und der Stadt Braunschweig wird der LNA aus Braunschweig zur Einsatzstelle geschickt. Ebenso werden weitere Rettungsmittel aus Braunschweig von der Leitstelle zur Einsatzstelle beordert. Auch die SEG mit den ehrenamtlichen Kräften von der JUH Braunschweig wird alarmiert und fährt den Sammelpunkt an der FTZ Peine an. Sie kommen allerdings nicht mehr zum Einsatz und können um 02:00 h wieder in ihren Standort zurückkehren.

Um 00:05 h werden die Rettungsmittel aus Peine angefordert.

www.feuerwehr-wolfwiesche.de;
Feuerwehr - Jornal 09 / 2010

leisten Waggons

Der Fachzug Bahnerden der Feuerwehr Lengede wird um 23:50 h alarmiert. Die Bahnstrecke Hannover-Braunschweig ist zwischen den Ortschaften Vöhrum und Peine voll gesperrt. Der Notfallmanager sowie der sich bei Helmstedt befindliche Hilfszug der Bahn AG werden zur Unfallstelle gesandt. Der Rüstzug der BF Braunschweig sowie Einsatzleitkomponenten werden zur Einsatzstelle in Marsch gesetzt. Der Bereitstellungsraum an der Feuerwehr Technischen Zentrale (FTZ) wird definiert.
Der Fachzug Bahnerden setzt sich mit 15 Einsatzkräften von Lengede um 23:55 h in Marsch und meldet sich etwa 15 Minuten später bei der Einsatzleitung einsatzbereit.

Gegen 00:35 h trifft der Hilfszug der Bahn AG in Peine ein. Das Bahnerden am Weststrang der Bahn wird vom Fachzug ausgeführt. Die Ostseite, sprich das zweite Gleis, wird vom Hilfszugpersonal geerdet.

Der Fachzug Bahnerden teilt sich in zwei Gruppen, da der Fahrdraht zerrissen ist und so jeweils zwei Erdungsgarnituren gesetzt werden müssen. Nach der Erdung wird die Überwachung der Erdungsstellen der Bahn AG übergeben. Die Einsatzkräfte stehen jetzt der Einsatzleitung wieder für weitere Aufgaben zur Verfügung.

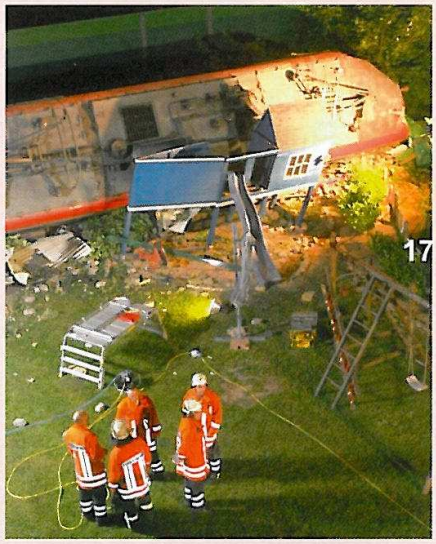
Die Feuerwehreinsatzkräfte nehmen die erste Rettung der Personen aus den Waggons vor. Anschließend erfolgt die Betreuung der Reisenden, bis die Betreuungsstellen der Rettungsdienstorganisationen aufgebaut sind.

Der Lok-Führer liegt schwer verletzt in seinem Fahrerstand und kann relativ schnell aus seiner Lage befreit werden. Durch den Rettungshubschrauber wird er in die Medizinische Hochschule Hannover transportiert. Die weiteren leicht verletzten Personen befinden sich im zweiten Waggon, der erste Waggon ist zu diesem Zeitpunkt leer. Die anderen Personen, zum Teil sind sie schon aufgestanden, um im Bahnhof Peine den Zug zu verlassen, haben keine Verletzungen, da die Waggons auf den Gleisen stehen blieben.
Um 01:00 h können die ersten Feuerwehrkräfte aus dem Einsatz entlassen werden.

Nach der Freigabe der Einsatzstelle durch das Eisenbahn-Bundesamt übernimmt die Bahn AG die Aufräumarbeiten. Am 17.06.10 gegen 14:30 h werden die intakten Güterwaggons mit Kies von der Unfallstelle entfernt. Drei von den Güterwaggons mit Kies sind entgleist und in sie ist der Regionalzug aus Hannover gefahren und umgekippt. Am Abend übernimmt das THW die Ausleuchtung der Einsatzstelle.

Ein 500-Tonnen-Spezialkran wird mit Polizeieskorte vom Stahlwerk Salzgitter zur Unfallstelle begleitet und hat gegen 16:30 h die Aufgabe, mit der Bergung des verunglückten Triebwagens des RE 14020 sowie der Doppelstockwagen und Güterwagen zu beginnen. Am 19.06.10 um 15:00 h kann die Bahn AG damit beginnen, die letzten zur Unfallaufklärung beschlagnahmten Teile des verunglückten Güterzuges zu bergen und nach Peine zu verbringen. ■

Fotos: HannoverReporter, Eberhard Wedler



www.feuerwehr-woltwiesche.de
Feuerwehr-Jornal 09/2010

FACHZUG BAHNERD

Lengede, Lk. Peine. Die Feuerwehr Lengede verfügt über fünf Ortsfeuerwehren. Durch das Gemeindegebiet von Lengede führt die ICE-Strecke Braunschweig–Hildesheim und in unmittelbarer Nähe die Eisenbahnstrecke Braunschweig-Hannover, die beide elektrifiziert sind. Die Feuerwehrführung sah aufgrund der elektrifizierten Eisenbahnstrecke durch das Gemeindegebiet Handlungsbedarf zur Sicherheit der Einsatzkräfte. Im Notfall ist es wichtig, nach dem Abschaltungsfax der Bahn-AG-Leitstelle die Unfallstelle zu erden, um den Einsatzkräften den Zugang zum Zug zu ermöglichen.
Im Jahre 2002 schloss die Gemeinde als Träger der Feuerwehr mit der Bahn AG einen Vertrag, der das Bahnerden regelte.

Der FwA-Bahnerden der Ortsfeuerwehr Klein Lafferde verfügt über Erdungsgeschirr, Beleuchtungsgeräte sowie einen Generator und Geräte nach örtlichem Bedarf.

Die Gemeindefeuerwehr stellte einen Fachzug Bahnerden auf, der sich schwerpunktmäßig auf die Ortsfeuerwehren Woltwiesche und Klein Lafferde stützte. Mitglieder konnten aber alle Feuerwehrleute aus der Gemeinde werden.

Die ersten Feuerwehrleute ließen sich durch die Bahn AG im Bahnerden unterweisen. Die Bahn stellte das Erdungsgeschirr und die Gemeinde zwei Einachsanhänger für die Ausrüstung zur Verfügung. Die Feuerwehren Woltwiesche und Klein Lafferde bauten die Anhänger nach ihren Anforderungen aus. Beide Anhänger wurden mit identischem Bahnerdungsgerät ausgerüstet. Ferner verfügen beide Ortsfeuerwehren über ein TSF als Zugfahrzeug.
Da es kaum Möglichkeiten gibt, realistisch eine Bahnerdung zu üben, entschloss man sich in Woltwiesche, am Feuerwehrhaus eine Übungsanlage zu errichten.
Nach dem Motto, Beziehungen schaden nur dem, der sie nicht hat, gelang es, zwei Leitungsmasten, eine Bahnschiene, Schotter und Schwellen zu beschaffen. In Eigenarbeit wurde die Anlage aufgebaut. Mit dieser wohl einmaligen Übungsanlage war es nun möglich, Übungsdienste interessant und vielfältig zu gestalten. Mehrmals jährlich konnten so bis ins kleinste Detail und Schritt für Schritt unterschiedlichste Szenarien durchgespielt werden. Aber auch die im Einsatzgebiet befindlichen „Reserve-Erdungsstangen" mit ihren Standorten werden besucht. Schnelles Handeln des Fachzuges soll auch schnelles Helfen der Einsatzkräfte ermöglichen. Ebenso verhält es sich mit den Anfahrtswegen zur Bahnstrecke, da das Suchen oder mangelnde Ortskenntnis die Hilfsfrist verlängert. Alle zwei Jahre findet eine Nachschulung durch die Bahn AG statt. Aber auch zwischen den beiden Schulungsterminen wird enger Kontakt zu den Notfallmanagern gehalten.

www.feuerwehr-woltwiesche.de;
Feuerwehr - Jornal 09 / 2010

EN

Eine eigene Alarmschleife über BME ermöglicht den gezielten Einsatz des Fachdienstes. Einmal monatlich findet ein Übungsdienst statt. Hier werden die Anforderungen und der Umgang mit dem Gerät geübt. Aber auch Einrichtungen, die im Zusammenhang mit dem Bahnerden stehen, werden besucht und Fortbildungen sowie Einführungen für interessierte Feuerwehren organisiert.

Beladung des Anhängers Bahnerden der Feuerwehr Woltwiesche:
Ein festeingebautes 4-Meter-Funkgerät, drei tragbare 2-Meter-Funkgeräte, diese mit eingebauten Ladestationen. Zwei Handscheinwerfer, zwei Blitzer zur Absicherung und ein Warndreieck. Die elektrischen Verbraucher werden vom Kopf des Anhängers gesteuert, Innenbeleuchtung, Blaulicht und Warnblinker. Die Einspeisung erfolgt über 230 Volt und als 12-Volt-Gleichspannung und 230-Volt-Wechselspannung. Im Heck befinden sich drei Auszüge. Hier sind die Geräte zur Bahnerdung verlastet. Spannungsprüfer, Erdungsstange, Erdungskabel und Kunststoffhelme gehören dazu. Im unteren Bereich befinden der 5-kVA-Stromerzeuger, zwei Kabeltrommeln sowie Geräte nach örtlichen Bedarf, ein Strahlrohr, Schaummittel, Zumischer, zwei Schaumrohre, Feuerlöscher, Ölbindemittel und sechs Pylonen.

In kurzer Zeit wuchs die Mannschaft auf über 20 Feuerwehrleute an. Mit dem Wachsen und der Etablierung als Fachzug wurde das Einsatzgebiet über die Gemeindegrenzen hinaus ausgedehnt. Im Jahre 2010 reicht das Einsatzgebiet von Groß Gleidingen (Lk. Hildesheim) bis zur Kreisgrenze Richtung Braunschweig. Ebenso kam die Schnellfahrstrecke Braunschweig–Hannover bis Hämelerwald hinzu.

Kommt es zum Einsatz, kann mit den Anhängern autark gearbeitet werden. Sie sind mit allen notwendigen Materialien zum Bahnerden ausgerüstet. Die Anhänger wurden mit Generatoren, Beleuchtungskomponenten mit 2 x 1.000 Watt und Lichtmast ausgestattet. Woltwiesche baute zusätzlich einen Spannungsregler, ein 4-Meter- und drei 2-Meter-Funkgeräte ein. Der Maschinist/Funker bleibt als Verbindungsglied zwischen Einsatzkräften, Einsatzleitung und Leitstelle am Anhänger. Die Freigabe zur Erdung erfolgt über Funk von der Leitstelle. Wenn dort das Fax vorliegt, kann in wenigen Minuten die Anlage geerdet werden, da die Vorbereitungen in dem Zeitfenster vom Eintreffen bis zur Freigabe genutzt werden können.

Zum letzten großen Einsatz kam es am 16.06.10 bei dem Bahnunglück in Peine. Innerhalb von ca. 15 Minuten war der Zug vor Ort und einsatzbereit. Bei diesem Einsatz bewährte sich die Gliederung in zwei Gruppen/Staffeln mit identischer Ausrüstung. So konnte die Einsatzstelle von zwei Seiten geerdet werden, da die Stromleitung zerrissen war. Jedes Ende musste separat geerdet werden. ■

Warum muss die Oberleitung trotz Ausschaltens geerdet werden?

Im eingeschalteten Zustand hat die Oberleitung eine Spannung von 15.000 V. Beim Ausschalten des Stromes wird dieses in einer oder mehreren Schaltgruppen getan. Durch andere weiterhin Strom führenden Schaltgruppen direkt in der Nähe der abgeschalteten Schaltgruppe entsteht dann eine Restspannung von 2.000 bis 6.000 V. Dieses geschieht durch sogenannte Induktion. Diese Restspannung ist immer noch im Bereich, der für Menschen tödlich ist. Laut VDE muss dann bei Arbeiten ein Mindestabstand von 1,50 m eingehalten werden.

www.feuerwehr-woltwiesche.de;
Feuerwehr - Jornal 09 / 2010
Mit freundlicher Genehmigung des Feuerwehr- Journals.