



Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

Eidgenössisches Departement für
Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK
Bundesamt für Verkehr BAV

Datum: 1. Juni 2016

Version: V 1.0_d

Aktenzeichen: BAV-513.5-00002/00001

Leitfaden

Ereignisbewältigung in der Fahrgast- schifffahrt

Arbeitsgruppe Ereignisbewältigung in der Fahrgastschifffahrt



Impressum

Herausgeber:	Bundesamt für Verkehr (BAV)
Autor:	Beat Bürgi
Verteiler:	veröffentlicht im BAV-Internet
Sprachfassungen:	d (Original), f, i

Dokumentenlenkung

Q-Plan Stufe:	RL, öffentlich
QM-SI-Anbindung:	Managementsystem Schifffahrt
Anwendungsgebiet BAV-Prozesse:	513.5

Dieser Leitfaden tritt am 1. Juni 2016 in Kraft.

Bundesamt für Verkehr
Abteilung Sicherheit

Sektion Schifffahrt

Pieter Zeilstra, Vizedirektor

Gerhard Kratzenberg, Sektionschef

Ausgaben / Änderungsgeschichte

Version	Datum	Ersteller	Änderungshinweise	Status [*]
V_1.0	1. Juni 2016	Beat Bürgi / Michael Sanders	Erstausgabe	in Kraft/ZEP

* folgende Status sind vorgesehen: in Arbeit; in Review; in Kraft/mit Visum; abgelöst

Moderation

B. Bürgi (BAV)
G. Kratzenberg (BAV)
B. Ursenbacher (BAV)

Mitglieder der Arbeitsgruppe

M. Bühler, (BAV)
M. Brack, Sicherheitsdepartement Basel-Landschaft
F. Brünisholz, Seepolizei Kanton Bern
D. Chapuis, Service de la sécurité civile / militaire VD
O. Chenaux, CGN SA Lausanne
J.-M. Clerc, Société Internationale de Sauvetage du Léman (SISL)
S. Dorand, Gendarmerie Canton de Genève
U. Eberli, Seepolizei Kanton Thurgau
M. Gappisch, Interverband für Rettungswesen (IVR)
S. Goletta, Gendarmerie Canton de Genève
A. Graf, Wasserschutzpolizei Stadt Zürich
U. Haller, Vereinigung Schweiz. Schifffahrtsunternehmen (VSSU), Kommission Betrieb
B. Hodel, Vereinigung Schweiz. Schifffahrtsunternehmen (VSSU), Kommission Betrieb
M. Jungi, Seepolizei Kanton Bern
R. Karlen, Feuerwehr Koordination Schweiz (FKS)
R. Köppli, Vereinigung Schweiz. Schifffahrtsunternehmen (VSSU), Kommission Betrieb
L. Reimann, Vereinigung Schweiz. Schifffahrtsunternehmen (VSSU), Kommission Betrieb
P. Sauter, Schweizerische Rheinhäfen (SRH)
P. Schaffner, CGN SA Lausanne
Ch. Schmied, Seepolizei Kanton Zürich
K. Stadelmann, Luzerner Polizei
M. Schull, Police cantonale vaudoise
P. Schwab, Gendarmerie Canton de Genève
H. Veneberg (BAV)
K. Wurzberger, Gendarmerie Canton de Genève
G. Wyss, Police cantonale vaudoise
H. Zandegiacomo, Seepolizei Kanton Schwyz
M. Zbinden, Schweizerische Lebensrettungs-Gesellschaft (SLRG)

Inhaltsverzeichnis

0 Begriffsbestimmungen	5
1 Einleitung	6
2 Grundsätzliches zur Ereignisbewältigung in der Fahrgastschifffahrt.....	6
2.1 Rechtliche Grundlagen.....	6
2.2 Absicht (Ziel des Leitfadens, Zweck)	7
3 Notfallkonzept.....	7
3.1 Allgemeines.....	7
3.2 Ereignisszenarien.....	7
3.3 Angaben zu den Interventionszeiten.....	8
3.4 Alarmierungsabläufe und Kontaktliste	8
3.5 Verzeichnis der Notfallunterlagen	8
3.6 Angaben zur internen Notfallorganisation	9
3.7 Ausbildungs- und Übungsplanung	9
4 Einsatzplanung „Ereignisdienste“	9
4.1 Allgemeines.....	9
4.2 Zusammenfassung von Empfehlungen zur Einsatzplanung zur Bewältigung von Ereignissen in der Fahrgastschifffahrt	11
4.3 Erläuterungen zu den Empfehlungen	13
4.3.1 Ereignisse und Einsatztaktiken	13
4.3.2 Zuständigkeiten und Verantwortlichkeit	13
4.3.3 Alarmierung.....	14
4.3.4 Ressourcen (allgemein)	14
4.3.5 Einsatz- und Kommunikationsmittel.....	14
4.3.6 Einsatzzeiten.....	15
4.3.7 Massnahmen zur Ereignisbewältigung	15
4.3.8 Einsatzpläne	16
4.3.9 Ausbildung	18
4.3.10 Information	18
4.3.11 Unterstützung von Betroffenen (Caredienste)	19
4.3.12 Nachbearbeitung von Ereignissen	19
5 Beispiele von schifffahrtsbezogenen Einsatzunterlagen	19
5.1 Beispiel für einen Einsatzplan	19
5.2 Beispiel zu einzelnen Unterlagen.....	22
5.2.1 Alarmpläne	22
5.2.2 Anfahrtspläne und Landungsstellen	23
5.2.3 Kommunikationsplan.....	24
5.2.4 Notfallmerkblätter	25
5.2.5 Verschiedene Checklisten	33

0 Begriffsbestimmungen

Einsatzplanung	Gesamtheit aller vorzubereitenden organisatorischen Massnahmen, mit welchen die Auswirkungen von Ereignissen begrenzt und optimal bewältigt werden können.
Einsatzpläne	Bestandteil der Einsatzplanung und unabdingbare Hilfsmittel für die Ereignisbewältigung (Kartenunterlagen wie Übersichtsplan, Schiffssicherheitsplan mit Andockstellen und Anfahrtsplan).
Ereignis	Unfall, medizinischer Notfall, Brand oder besondere Gefahrenlage. Über normale betriebliche Vorfälle und Störungen hinausgehende ausserordentliche Fälle.
Ereignisdienste (ED)	Organisationen der Gemeinwesen oder von Privaten, die ausgebildet und ausgerüstet sind, um Hilfeleistungen nach Ereignissen zu erbringen (Polizei, Feuerwehr, Sanität als Blaulichtorganisationen sowie Zivilschutz und Seeretungsdienste als weitere Organisationen für Rettung und Sicherheit, sog. BORS).
Ereignisszenario	Beschreibung von eines angenommenen unerwünschten Ereignisses oder einer Abfolge von derartigen Ereignissen. Es dient als Grundlage bei der Erarbeitung der Einsatzplanung sowie bei der Festlegung der Sicherheitsrollen für alle nautischen Besatzungsmitglieder an Bord eines Fahrgastschiffes.
Fahrgastschiff	Schiff, das für die gewerbsmässige Beförderung von mehr als 12 Personen verwendet wird.
Notfallcheckliste	Zusammenstellung von wichtigen Handlungsanweisungen und Informationen, die in Notfällen zu beachten sind.
Notfallkonzept	Aufzeichnung des Schifffahrtsunternehmens zur geplanten Vorgehensweise nach dem Eintritt eines Ereignisses entsprechend angenommener Szenarien. Zusammenstellung der für die Ereignisbewältigung vorgesehenen Orientierungshilfen, Massnahmen und Vorkehrungen.
Notfallmerkblatt	Zusammenfassung wichtiger Informationen, die in knapper Form rasch den Ereignisdiensten Auskünfte wie z.B. zum Schiff, zum Aufgebot, zu Einsatztaktiken und zu ersten Massnahmen nach einem Ereignis geben.
Schifffahrtsunternehmen	Schifffahrtsunternehmen, welches gewerbsmässig Personen mit einem oder mehreren Schiffen befördert
Sicherheitskoordinator	Vom Schifffahrtsunternehmen benannte Ansprechperson zur Koordination der Aufgaben im Bereich des Rettungs- und Sicherheitsdienstes mit den zuständigen kantonalen Stellen und den Ereignisdiensten. Auskunftsperson für schiffahrtsspezifische Sicherheitsfragen.

Sicherheitsrollen Vom Schifffahrtsunternehmen für seine Schiffe entsprechend der zu erwartenden Ereignisszenarien im Schiffsbetrieb in schriftlicher Form festgelegte Handlungsanweisungen. Für alle nautischen Besatzungsmitglieder an Bord müssen geeignete und eindeutige Handlungsanweisungen vorhanden sein. Sie sind für die Besatzungsmitglieder verbindlich (Ausführungsbestimmungen des UVEK zur Schifffbauverordnung, AB-SBV zu Art. 46).

1 Einleitung

Die Fahrgastschiffahrt auf schweizerischen Gewässern gilt als sicher, Ereignisse können aber nicht gänzlich ausgeschlossen werden. Verschiedene Ereignisse, wie ein Brand mit starker Rauchentwicklung an Bord eines Tagesausflugschiffes, Kollision des Fahrgastschiffes mit Wassereinbruch oder Manövrierunfähigkeit bei schwierigen nautischen Verhältnissen sind möglich und bereits vorgekommen.

Die Verhältnisse bei einem Ereignis auf einem mit zahlreichen Fahrgästen besetzten Schiff auf einem See oder Fluss stellen hohe Anforderungen an die Besatzung und die Ereignisdienste. Das Erreichen des sich in Not befindenden Fahrgastschiffes durch Retter in ausreichender Zahl und mit geeigneten Einsatzmitteln kann verhältnismässig lange dauern.

Der Einsatzplanung kommt eine grosse Bedeutung zu. Die Planung dient der wirksamen Zusammenarbeit der verschiedenen Beteiligten an der Bewältigung des Ereignisses. Sie ist bei periodischen Übungen zu überprüfen, um allfällige Schwachstellen erkennen und beseitigen zu können.

Schifffahrtsspezifische Einsatzunterlagen und die eingespielte Zusammenarbeit der verschiedenen Ereignisdienste wie Polizei, Feuerwehr, Sanität und Seerettungsdienst mit dem Schifffahrtsunternehmen (TU) sind von zentraler Bedeutung zur erfolgreichen Ereignisbewältigung.

Vorliegende Erfahrungen aus verschiedenen Rettungsübungen und Notfällen sollen möglichst vielen vom Thema Ereignisbewältigung in der Fahrgastschiffahrt Betroffenen zugänglich gemacht und von diesen genutzt werden können.

In Zusammenarbeit mit dem Verband Schweizerischer Schifffahrtsunternehmen (VSSU), verschiedenen kantonal zuständigen Stellen, insbesondere mit Seepolizeien, der Feuerwehr Koordination Schweiz (FKS), der Schweizerischen Lebensrettungs-Gesellschaft (SLRG), Seerettungsdiensten und dem Interverband für Rettungswesen (IVR), ist unter der Federführung des Bundesamtes für Verkehr (BAV) der vorliegende Leitfaden „Ereignisbewältigung in der Fahrgastschiffahrt“ erstellt worden.

2 Grundsätzliches zur Ereignisbewältigung in der Fahrgastschiffahrt

2.1 Rechtliche Grundlagen

Unternehmen, welche Fahrgastschiffe betreiben, sind entsprechend den Vorgaben der Bundesgesetzgebung zum sicheren Betrieb der Schiffe verpflichtet. Vorschriften dazu finden sich im Bundesgesetz über die Binnenschiffahrt (BSG, z.B. Art. 10, Art. 25 und Art. 26), der Binnenschiffahrtsverordnung (BSV, z.B. Art. 12, 14, 15 sowie Anhänge) und vor allem in der Schifffbauverordnung (SBV, z.B. Art. 46 Rettungs- und Sicherheitsdienst).

Die Organisation und Finanzierung der öffentlichen Ereignisdienste (Polizei, Feuerwehr, Sanität) ist Aufgabe der Kantone. Sie können einen öffentlichen Rettungsdienst einrichten und diesem Dienst Kompetenzen übertragen. Die Rettungskosten können dem Schiffsführer, dem Halter und dem Eigentümer eines geretteten Schiffes auferlegt werden (BSG, Art. 26).

2.2 Absicht (Ziel des Leitfadens, Zweck)

Die Erfahrungen der Beteiligten im Bereich der Ereignisbewältigung und die daraus abgeleiteten Massnahmen sind im Leitfaden zusammengefasst worden. Auf der Basis dieses Leitfadens sollen Notfallkonzepte und Einsatzpläne überprüft oder allenfalls erstellt und personelle wie materielle Ressourcen bereitgestellt werden. Die vorsorglich ausgearbeiteten Unterlagen sollen bei der Bewältigung von Ereignissen mit Fahrgastschiffen als Hilfe dienen, um das Schadensausmass bei einem Ereignis möglichst gering zu halten.

Die im Leitfaden zusammengefassten Empfehlungen, angepasst an die regionale Situation, sollen bis in drei Jahren ab der Verabschiedung des Dokumentes umgesetzt sein.

Der Leitfaden wird anhand der bei Übungen oder bei der Bewältigung von Ereignissen gewonnenen neuen Erfahrungen künftig vom BAV in Absprache mit den Betroffenen (Schiffahrtsunternehmen, Ereignisdienste) angepasst und neu veröffentlicht.

Der Leitfaden richtet sich an:

- Schiffahrtsunternehmen (TU), die gewerbsmässig Personen befördern
- zuständige kantonale Behörden (ZB)
- Ereignisdienste (ED)

3 Notfallkonzept

3.1 Allgemeines

Um eine effiziente und rasche Bewältigung von Ereignissen unter Berücksichtigung der lokalen Gegebenheiten sicherstellen zu können, muss ein Schiffahrtsunternehmen (TU) über ein geeignetes Notfallkonzept verfügen. Das Notfallkonzept muss mit den Ereignisdiensten (ED) abgesprochen und mit deren Einsatzplanung koordiniert sein. Insbesondere sind die Aufgabenbereiche und Rollenverteilungen zwischen den Beteiligten der ED und den Mitarbeitern der TU abzustimmen.

Ein geeignetes Notfallkonzept des Schiffahrtsunternehmens (TU) muss mindestens die unter den nachfolgenden Abschnitten 3.2 bis 3.7 aufgeführten Inhalte einschliessen.

3.2 Ereignisszenarien

In einem Notfallkonzept sind mindestens Massnahmen, Abläufe und Zuständigkeiten für die folgenden Ereignisszenarien zu beschreiben:

- Brand (bei Verwendung besonderer Energieträger zusätzlich Explosion)
- Kollision
- Leck, Sinken
- Dampfaustritt (soweit Dampfschiffe betrieben werden)
- Person über Bord
- Kombination von Notfällen in Verbindung mit Manövrierunfähigkeit
- gesundheitliche Probleme des Schiffsführers oder der Schiffsführerin und allgemeine medizinische Notfälle
- schwierige meteorologische und nautische Bedingungen

- aussergewöhnliche Ereignisse oder Störungen an Anlagen für die Verwendung von besonderen Energieträger
- Bedrohung von Personen an Bord (Security- Belange)

Die TU definieren je nach Einsatz ihrer Schiffe weitere Ereignisszenarien.

3.3 Angaben zu den Interventionszeiten

Die Zeitdauer ab der Alarmierung bis zum Eintreffen der TU-internen Hilfskräfte oder des ersten ED an Bord des Fahrgastschiffes und gegebenenfalls Zeiten für Folgeeinsätze sind vom TU, der ZB und den ED gemeinsam festzulegen. Bei der Festlegung von Richtwerten sind zu berücksichtigen:

- angemessene Sicherheit der zu rettenden Personen
- zur Verfügung stehende personelle Ressourcen der TU-internen Hilfskräfte oder der ED (kann saisonal schwanken), der Rettungsmittel an Bord und der Einsatz- sowie Kommunikationsmittel
- geografische Verhältnisse
- Intervention bei Havarist auf offenem Gewässer und am Ufer

Als Richtwert für die TU-internen Hilfskräfte oder die ED ist eine Ersteinsatzzeit von ≤ 30 Minuten ab der Alarmierung durch den Schiffsführer oder die Schiffsführerin anzustreben. Die Dauer bis zum Eintreffen externer Hilfe an Bord ist, soweit möglich, zu reduzieren.

Feuerwehren und Sanitätsdienste verfügen in der Regel über keine eigenen Einsatzboote. Der Richtwert von ≤ 30 Minuten kann grundsätzlich nur eingehalten werden, wenn das betroffene Fahrgastschiff am Ufer angelegt hat. Des Weiteren sind die Richtzeiten für Einsätze gemäss Grundsatz VIII der Konzeption der FKS "Feuerwehr 2015"¹ zu beachten.

Die Zeit bis zum Ersteinsatz an Bord eines Fahrgastschiffes auf offenem Gewässer ist aufgrund der regionalen und eventuell saisonalen Verhältnisse festzulegen.

Bis externe Hilfe eintrifft, sind erste Massnahmen durch die Schiffsbesatzung zur Ereignisbewältigung vorzusehen (z.B. geeignete Ausbildung und Ausrüstung).

3.4 Alarmierungsabläufe und Kontaktliste

Alarmierungsabläufe, nach denen interne und externe Hilfe angefordert werden kann. Liste mit Kontaktmöglichkeiten der wichtigsten Ansprechpartner.

3.5 Verzeichnis der Notfallunterlagen

Beispiele für Notfallunterlagen:

- Notfallmerkblätter für die ED mit schiffsspezifischen Angaben (z.B. Schiffsgrosse, Besatzungs- und max. Fahrgastzahl, Gefahrenquellen, Andockstellen, Lenzpumpen, Feuerlöscheinrichtungen, an Bord verfügbare Rettungsmittel)
- Notfallcheckliste mit ersten wichtigen Massnahmen unmittelbar nach dem Ereigniseintritt und zur weiteren effizienten Ereignisbewältigung für den Schiffsführer oder die Schiffsführerin.

¹ Beschluss der Regierungskonferenz der Feuerwehr Koordination Schweiz FKS vom 5. Juni 2009
http://docs.feukos.ch/Konzeption_2015/Konzeption_2015_DE/

- Pläne mit bezeichneten Landungsstellen mit guter Zugänglichkeit für die ED und Notlandestellen. Die Definition der geeigneten Örtlichkeiten und die Planerstellung erfolgt durch die ZB in Absprache mit den betroffenen TU und den ED.

3.6 Angaben zur internen Notfallorganisation

Beschreibung der TU-internen Notfallorganisation und der Zuständigkeitsbereiche (z.B. Benennung Sicherheitskoordinator oder Sicherheitskoordinatorin).

3.7 Ausbildungs- und Übungsplanung

Gewährleistung von periodischen Notfall-Ausbildungen, von Übungen (ohne Grossübungen) und des Informationsaustausches mit den ED.

4 Einsatzplanung „Ereignisdienste“

4.1 Allgemeines

Auf der Basis von Notfallkonzepten können Einsatzplanungen auf die besonderen Verhältnisse bei einem Ereignis mit einem Fahrgastschiff abgestimmt werden.

Durch ein rasches und situationsgerechtes Handeln der Schiffsbesatzung sowie durch zeitgerechte Intervention der ED und eventuell weiteren kantonalen Fachstellen muss versucht werden, das Ausmass eines Ereignisses so gut als möglich zu begrenzen. Die Festlegung von Abläufen unter den verschiedenen Beteiligten, die Koordination der verschiedenen Tätigkeiten und weitere Vorbereitungs-massnahmen sind dabei unumgänglich.

Zur Bewältigung von Unfällen auf der Strasse oder von Hausbränden sowie im Falle von Grossereignissen an Land liegen meistens detaillierte Einsatzplanungen der Kantone, Gemeinden, Infrastrukturbetreiber oder von Betrieben vor. Soweit nicht schon vorhanden, ist die Einsatzplanung im Rahmen der Erstellung des Notfallkonzeptes auch für den speziellen Bereich der Fahrgastschiffahrt vorzusehen.

Sofern für die Bewältigung eines Ereignisses externe Hilfsorganisationen erforderlich sind, ist es zweckmässig, wenn im Rahmen der Erstellung des Notfallkonzeptes die folgenden Partner nach der Initiierung durch das TU die notwendigen Einsatzunterlagen erarbeiten sowie die notwendigen personellen Ressourcen und Einsatzmittel koordinieren:

- zuständige kantonale Behörden (kantonal unterschiedlich geregelt z.B. Stellen der Sicherheits- /Justizdepartemente, Ämter für Bevölkerungsschutz, Feuerwehrinstanzen, Schifffahrtsämter)
- Ereignisdienste (Polizei, Feuerwehr, Sanität, Seerettungsdienst)
- Schifffahrtsunternehmen

Da schiffbare Gewässer auch im Hoheitsgebiet von mehr als einem Kanton oder Land liegen, sollen die Einsatzplanungen kantons- oder länderübergreifend abgestimmt werden (z.B. in Ad-hoc-Arbeitsgruppe zusammengesetzt aus allen Betroffenen).

Einheitliche Standards in der Einsatzplanung und für deren Umsetzung könnten den Aufwand für das einzelne TU vermindern, wie z.B. in den Bereichen Hilfsunterlagen, periodische Übungen und der Qualitätssicherung.

Hinweise zur Einsatzplanung sind z.B. im Handbuch III zur Störfallverordnung [StFV], Anhang G aufgeführt (www.bafu.admin.ch/publikationen).

Die aus der Einsatzplanung resultierenden Dokumente wie Karten, Notfallmerkblätter und Checklisten müssen einfach, übersichtlich und einsatzbezogen gestaltet sein.

Im Folgenden aufgeführte Empfehlungen sind nicht als allgemein gültige Handlungsanweisungen zu verstehen. Die besonderen Verhältnisse der Zuständigkeiten und Organisationen in den verschiedenen Kantonen sind bei der Notfallplanung zu berücksichtigen. Eine Vereinheitlichung würde dem empfehlenden Charakter des Leitfadens widersprechen.

4.2 Zusammenfassung von Empfehlungen zur Einsatzplanung zur Bewältigung von Ereignissen in der Fahrgastschifffahrt

Tabellarische Übersicht über Teile der Einsatzplanung zur Bewältigung von Ereignissen in der Fahrgastschifffahrt und mögliche Rollen der Beteiligten

Details zu Empfehlungen (Beispiele) werden anschliessend an die Tabelle aufgeführt.

Bereich	Rolle der Schifffahrtsunternehmen (TU)	Rolle der zuständigen kantonalen Behörden (ZB)	Rolle der Ereignisdienste (ED)
Szenarien (Gefahrenanalyse und -beurteilung) siehe Ziff. 4.3.1	Annahme möglicher Ereignisse	Stellungnahme und ev. Ergänzungen	Stellungnahme und ev. Ergänzungen
Einsatztaktik siehe Ziff. 4.3.1	Mitarbeit	Stellungnahme und Zustimmung	Erarbeitung ereignisorientierter Vorgehensweisen
Zuständigkeit und Verantwortlichkeit siehe Ziff. 4.3.2	Regelung der betriebsinternen Notfallorganisation, Benennung Sicherheitskoordinator/in. Festlegung Verantwortlichkeiten auf Schiff mit ED	Bestimmung Zuständigkeiten für die Gesamt- und Facheinsatzleitung	Mitarbeit bei Bestimmung der Schnittstellen und der Einsatzleitung
Alarmierung siehe Ziff. 4.3.3	Festlegung des betriebsinternen Alarmierungsablaufs und der Alarmliste	Vorgabe des Alarmierungsablaufes	Festlegung ereignisorientierter Alarmierungsablauf und der Alarmliste
Ressourcen (allgemein) Siehe Ziff. 4.3.4	Erstellung einer Übersicht über mögliches Personal und betriebliche Ausrüstung für Hilfeleistungen	Erstellung Übersicht über die vorhandenen personellen und materiellen Ressourcen. Koordination der ereignisorientierten Bedarfsabklärungen	Erstellung einer Übersicht über mögliches Personal und Ausrüstung für Hilfeleistungen
Einsatz- und Kommunikationsmittel siehe Ziff. 4.3.5	Klärung der Möglichkeit zum Einbezug von Fahrgast- und Arbeitsschiffen für Hilfeleistungen. Überprüfung der Notwendigkeit der Beschaffung von speziellen Rettungsmitteln	Inventarisierung der vorhandenen geeigneten Einsatz- und Kommunikationsmittel für die Bewältigung von Ereignissen auf Gewässern	Mitarbeit bei der Inventarisierung der vorhandenen geeigneten Einsatz- und Kommunikationsmittel. Bei Bedarf Beantragung von geeigneten Mitteln

Bereich	Rolle der Schifffahrtsunternehmen (TU)	Rolle der zuständigen kantonalen Behörden (ZB)	Rolle der Ereignisdienste (ED)
Einsatzzeiten siehe Ziff. 4.3.6	Festlegung der Einsatzbereitschaft und -zeiten von unternehmenseigenen Fahrgast- und Arbeitsschiffen für Hilfeleistungen	Zusammenstellung der saisonalen ED-Einsatzbereitschaft und der Ersteinsatzzeiten	Angabe der Bereitschafts- und Ersteinsatzzeiten für die ZB
Massnahmen zur Ereignisbewältigung siehe Ziff. 4.3.7	Erstellung Übersicht über ereignisorientierte Massnahmen	Regelung der für den Ersteinsatz erforderlichen Massnahmen	Erstellung einer Übersicht über unmittelbar nach dem Ereignis einzuleitende Massnahmen
Einsatzpläne siehe Ziff. 4.3.8	Datenbereitstellung und Mitarbeit	Koordination und Erstellung der Einsatzplanung. Allenfalls Delegation der Erstellung an ED	Datenbereitstellung und Mitarbeit
Ausbildung siehe Ziff. 4.3.9	Ausbildungs- und Informationsplanung für Vermittlung schifffahrtsspezifischer Änderungen. Teilnahme an gemeinsamen Einsatzübungen	Organisation und Auswertung Ergebnisse von gemeinsamen Übungen TU und ED	Ausbildungs- und Informationsplanung für Vermittlung Änderungen bei ED. Teilnahme an gemeinsamen Einsatzübungen
Information siehe Ziff. 4.3.10	Bereitstellung Informationsunterlagen und Erteilung Fachauskünfte an ZB und ED	Festlegung Zuständigkeiten. Erstellung Infocheckliste	Mitarbeit bei der Bereitstellung der Informationsunterlagen Erteilung Fachauskünfte an ZB und TU
Unterstützung von Betroffenen (Caredienste) siehe Ziff. 4.3.11	Mitarbeit	Regelung der bei einem Ereignis in der Fahrgastschifffahrt für die Caredienste erforderlichen Massnahmen	Überprüfung der Notwendigkeit von schifffahrtsbezogenen Vorkehrungen und Abläufen
Nachbearbeitung von Ereignissen siehe Ziff. 4.3.12	Mitarbeit und Umsetzung der Erkenntnisse	Schaffung Plattform zur Gewährleistung einer konsequenten Auswertung des Verlaufs der erfolgten Ereignisbewältigung	Mitarbeit und Umsetzung der Erkenntnisse

4.3 Erläuterungen zu den Empfehlungen

4.3.1 Ereignisse und Einsatztaktiken

Schiffahrtsunternehmen (TU)

- Annahme möglicher Ereignisse, deren Eintretenswahrscheinlichkeit und Ausmass aufgrund der schiffahrtspezifischen Kenntnisse am grössten ist. Berücksichtigung von Szenarien mit der Evakuierung von Fahrgästen auf dem offenen Gewässer oder am Ufer.
- Einschätzen der Folgen und der Auswirkungen der angenommenen Ereignisse auf die Personen an Bord
- Mitteilung der angenommenen Ereignisse an die ZB

Zuständige kantonale Behörden (ZB) und Ereignisdienste (ED)

- Überprüfung der Planungsgrundlagen des TU. Stellungnahme zur Planung und erforderlichenfalls Abstimmung des Notfallkonzeptes unter Berücksichtigung des kantonalen Vorgaben mit der TU
- Zustimmung zu ereignisorientierten Einsatztaktiken

4.3.2 Zuständigkeiten und Verantwortlichkeit

Schiffahrtsunternehmen (TU)

- Regelung der internen Notfallorganisation. Festlegung der Zuständigkeiten innerhalb der TU bei einem Ereignis. Beispielsweise Benennung eines Sicherheitskoordinators oder einer Sicherheitskoordinatorin zur Abstimmung von Sicherheitsfragen im TU und zur Unterstützung der Einsatzleitung der ED in schiffahrtspezifischen Fragen
- Zusammenstellung von Notfall-Pikett, welches je nach Szenario und bei Bedarf innerhalb nützlicher Frist an Bord gelangen und die Besatzung unterstützen kann
- Unterweisung der zuständigen TU-Mitarbeiter in den Anforderungen, die in der Notfallorganisation an sie gestellt werden. Praxisorientierte Ausbildung und periodische Initiierung von Übungen basierend auf Ereignisszenarien entsprechend dem Notfallkonzept
- Schiffsführer oder Schiffsführerin hat Befehlsgewalt für nautische Belange. Klare Abgrenzung der Aufgaben und Befehlsgewalt des Schiffsführers oder der Schiffsführerin von den Aufgaben und Zuständigkeiten der EDreig an Bord. Klare Rollenverteilung bei der Zusammenarbeit zwischen Schiffsbesatzung und den ED
- Absprache und Koordination des Notfallkonzeptes mit den ED (Federführung bei TU)

Zuständige kantonale Behörden (ZB)

- Bestimmung der Zuständigkeit für die Einsatzplanung und die Gesamteinsatzleitung sowie die jeweilige Facheinsatzleitung
- Koordinierung der Zusammenarbeit zwischen den ED und den Zuständigen der TU (Schnittstellen, vor allem Zusammenarbeit Einsatzleitung/Schiffsführer oder Schiffsführerin und Sicherheitskoordinator oder Sicherheitskoordinatorin des TU). Mitarbeit bei der Erstellung der Einsatzunterlagen Abstimmung und Koordination der Einsatzplanung mit dem Notfallkonzept der TU
- Interkantonale Koordination, gegebenenfalls internationale Koordination
- Absprache des Vorgehens zur Information der Bevölkerung und der Medien im Ereignisfall mit dem TU und den ED

Ereignisdienste (ED)

- Erarbeitung von ereignisorientierten Einsatztaktiken unter Beteiligung der TU (Federführung bei Polizei oder Feuerwehr)
- Übernahme der Gesamteinsatzleitung im Ereignisfall (in den meisten Fällen durch die Polizei oder z.T. durch die Feuerwehr)
- Zuteilung der Rollen entsprechend den Fachgebieten, den Einsatztaktiken und den Einsatzmitteln. Die Aufgaben der verschiedenen ED sind aufeinander abgestimmt und die Koordination ist gewährleistet

Die Funktion der an der Ereignisbewältigung Beteiligten muss für alle klar erkennbar sein.

4.3.3 Alarmierung

Schiffahrtsunternehmen (TU)

- Betriebsinterner Alarmierungsablauf und Alarmierung der zuständigen kantonalen Einsatzzentrale (z.B. Polizei oder Feuerwehr) gemäss Notfallkonzept des TU

Zuständige kantonale Behörden (ZB)

- Festlegung des Alarmierungsablaufs auf Behördenseite. In der Regel Aufgebot der ED und Fachstellen durch die zuständige kantonale Einsatzzentrale

Ereignisdienste (ED)

- Festlegung des Alarmierungsablaufs und Einsatzaufgebotes je nach Ereignis in Zusammenarbeit mit den kantonalen Behörden

4.3.4 Ressourcen (allgemein)

Die verfügbaren personellen und materiellen Ressourcen bestimmen wesentlich die Einsatzplanung und -taktik. Allenfalls können Hilfeleistungen auch von benachbarten Kantonen oder Ländern sowie von Firmen (Güterschiffe) oder Privaten in die Einsatzplanung mit einbezogen werden, soweit dies in der Praxis umsetzbar ist.

4.3.5 Einsatz- und Kommunikationsmittel

Schiffahrtsunternehmen (TU)

- Einbezug der Fahrgast- und Arbeitsschiffe sowie weiterer betriebseigenen Boote in die Einsatzplanung (kann saisonal unterschiedlich sein)
- ausreichende Ausrüstung zur medizinischen Erst-Versorgung an Bord (z.B. Defibrillator [AED], geeignetes Sanitätsmaterial vorhanden)
- Überprüfung der Notwendigkeit zur Beschaffung von geeigneten Überstiegshilfen, zusätzlicher Rettungsausrüstung und gegebenenfalls deren Bereitstellung
- Sicherstellung, dass für die Alarmierung und Kommunikation mit den zuständigen Stellen geeignete Mittel verwendet werden;
- Bereitstellung von geeigneten Kommunikationsmitteln zwischen Schiffsführer oder Schiffsführerin und Besatzungsmitgliedern für den Notfall (z.B. Bordsprechfunkgeräte)

Zuständige kantonale Behörden (ZB)

- Zusammenstellung von Informationen über die Art und Zahl der verfügbaren Einsatzmittel als Planungshilfe im Fall eines Ereignisses mit einem Fahrgastschiff.

- Festlegung der Alarmierungs- und Kommunikationsmittel, -kanäle und -konzepte für den Notfall. Prüfung der Möglichkeit zur Einführung des Polycom-Funknetzes im Bereich der Fahrgastschiffahrt

Ereignisdienste (ED)

- Bereithalten von aktuellen und korrespondierenden Einsatzunterlagen wie Einsatzmerkblätter mit Informationen z.B. zum Fahrgastschiff
- Überprüfung der vorhandenen, einsatzbereiten Rettungsausrüstung und gegebenenfalls Ergänzung

4.3.6 Einsatzzeiten

Das Erreichen eines sich in Not befindenden Fahrgastschiffes auf dem offenen Gewässer oder auch am Ufer kann aufgrund schwieriger nautischer Verhältnisse und langen Anfahrtswegen relativ lange dauern.

Evakuierungen von Personen von Schiffen sind sehr anspruchsvoll und zeitaufwändig und sollen nur dann angeordnet werden, wenn der Verbleib der Personen an Bord zu einer ernsten Bedrohung für die Gesundheit oder das Leben wird.

Schiffahrtsunternehmen (TU)

- Regelmässig aktualisierte Mitteilung der saisonalen Betriebszeiten der Fahrgastschiffe mit Angabe der geschätzten durchschnittlichen Fahrgastzahlen (Kurs- und Sonderfahrten) an die ZB und ED

Zuständige kantonale Behörden (ZB)

- Ermittlung und Zusammenstellung der saisonalen Ersteinsatzzeiten der ED in Abhängigkeit der bei der Ereignisbewältigung einzusetzenden Mittel

Ereignisdienste (ED)

- Angabe von geschätzten Einsatzzeiten in Abhängigkeit der für die Ereignisbewältigung vorhandenen Mittel

4.3.7 Massnahmen zur Ereignisbewältigung

Schiffahrtsunternehmen (TU)

- Durchführung erster Massnahmen zur Ereignisbewältigung durch die Schiffsbesatzung gemäss den Sicherheitsrollen. Einsatz der bordeigenen Mittel
- Alarmierung gemäss 4.3.3, TU, und Vorgehen nach den Sicherheitsrollen und den TU-spezifischen Notfallanordnungen. Anweisungen durch Schiffsführer oder Schiffsführerin an die Besatzung über auszuführende spezifische Massnahmen
- Einschätzung der Notfallsituation und der nautischen und meteorologischen Verhältnisse mit Weiterleitung an die TU-interne Alarmierungsstelle oder an die ED
- Zeitnahe situationsgerechte Information der Fahrgäste durch den Schiffsführer oder die Schiffsführerin. Periodische Durchsagen über aktuelle Lage und eingeleitete Massnahmen (ev. Einsatz von bordeigenem Megaphon, Verwendung von vorbereiteten Muster-Notfallinformationen. Nachfrage, ob Arzt an Bord ist. Rückmeldungen der Besatzung über besondere Feststellungen/Informationen an den Schiffsführer oder die Schiffsführerin)
- Führung, Beruhigung der Fahrgäste. Abgabe klarer Handlungsanweisungen

- Information des Einsatzleiters der Polizei oder der Feuerwehr durch den Schiffsführer oder die Schiffsführerin über die geplanten Massnahmen zur Ereignisbewältigung
- Einrichtung einer unternehmensinternen Notfallzentrale
- Entsendung von Hilfsschiffen und Personal an Ereignisort zur Unterstützung der Besatzung
- Unmittelbare Ereignismeldung an die Schweizerische Unfalluntersuchungsstelle (SUST) über die REGA-Einsatzzentrale nach Vorgaben der VSZV².

Zuständige kantonale Behörden (ZB)

- Gegebenenfalls Einsetzung eines Schadenplatzkommandos bzw. eines Krisenstabes. Orientierungen und Übernahme von Koordinationsaufgaben. Wenn erforderlich Koordination der kantons- oder länderübergreifenden Rettungsmassnahmen
- Abschätzung des Informationsbedarfs der Regierung und der Öffentlichkeit und allenfalls Abgabe der Informationen

Ereignisdienste (ED)

- Abklärung der Notfallsituation und Position des Schiffes sowie Information anhand von Notfallmerkmablättern zum Fahrgastschiff
- im Bedarfsfall Zusammenstellung einer erfahrenen Ersteinsatzgruppe mit dem Ziel der möglichst raschen Soforthilfe an Bord
- im Bedarfsfall Koordination der Mittel für den raschen Transport der ED an den Notfallort z.B. durch die Polizei oder den Seerettungsdienst
- im Bedarfsfall Informationsbeschaffung vor Ort durch einen Beauftragten der Polizei und/oder der Feuerwehr (je nach Ereignis, analog Ereignisbewältigung auf Strasse/Land allgemein). Rasche Unterstützung des Schiffsführers oder der Schiffsführerin bei der Einleitung und Anordnung von Rettungsmassnahmen
- Zuteilung der Aufgaben und Wahl der geeigneten Mittel durch Einsatzleitung
- im Bedarfsfall Anweisungen durch Polizei an Hilfsschiffe (z.B. Fahrgastschiffe, Rettungsschiffe, Sportboote) zur Verkehrsregelung am Ereignisort
- im Bedarfsfall Intervention vor Ort oder, wenn situationsbedingt noch möglich, Abschleppen des sich in Not befindlichen Fahrgastschiffes zu einer für die Ereignisbewältigung geeigneten Anlegestelle
- im Bedarfsfall Registrierung der Fahrgäste insbesondere der Verletzten
- im Bedarfsfall Betreuung von Fahrgästen nach dem Ereignis (Careteam)

4.3.8 Einsatzpläne

Die Einsatzplanung umschreibt die wichtigsten organisatorischen Massnahmen, welche zur Bewältigung eines Ereignisses mit einem Fahrgastschiff zu treffen sind. Sie wird zwischen dem TU, den ZB und den ED abgestimmt und mit Einsatzplänen dokumentiert.

Kantonale und regionale Besonderheiten sind angemessen zu berücksichtigen.

Bei der Einsatzplanung sollten mindestens die folgenden Einsatzpläne und weiteren Grundlegendokumente erarbeitet werden, sofern sie nicht schon Teil des Notfallkonzeptes der TU sind:

² Verordnung über die Sicherheitsuntersuchung von Zwischenfällen im Verkehrswesen (SR 724.161)

- Verzeichnis der verantwortlichen Personen oder Stellen und deren Erreichbarkeit und Adressen
- Alarmplan mit den Funktionen und Telefonnummern der Verantwortlichen
- Plan mit geeigneten Anlegestellen für die Fahrgastschiffe (Berücksichtigung der Schiffsgrösse und -art) und Zufahrtswegen für die ED
- Pläne mit geeigneten Evakuationsorten für verletzte und unverletzte Personen
- Schiff- und situationsbezogene Notfallmerkblätter mit den wichtigsten schiffahrtsrelevanten Angaben für die ED
- Notfallcheckliste (Einsatzkarte) mit den wichtigsten Massnahmen unmittelbar nach einem Ereignis für den Schiffsführer oder die Schiffsführerin, die ED und das Schifffahrtsunternehmen (einseitig, Einsatzstichworte)
- Festlegung der Prioritäten bei der Ereignisbewältigung
- Zusammenstellung der je nach Jahreszeit verfügbaren Einsatzressourcen (z.B. in Wintermonaten reduzierter Personalbestand) und deren Einsatzfähigkeit
- Unterlagen zur Schadenplatzorganisation

Schifffahrtsunternehmen (TU)

- Zusammenstellung der für die Einsatzpläne relevanten und von den ZB verlangten Daten und Unterlagen (z.B. technische Angaben zu den Schiffen, max. mögliche Fahrgastzahl, Besatzungsstärken, Gefahrenquellen und Brandbekämpfungseinrichtungen an Bord, geeignete An-dockstellen am Fahrgastschiff für den Überstieg und die Evakuierung von Personen, Rettungsmittel; siehe auch 3.5, Angaben in Notfallmerkblättern)

Zuständige kantonale Behörden (ZB)

- Koordinierung der Einsatzplanung mit dem TU und den ED
- Zusammenstellung der erforderlichen Einsatzpläne und der weiteren Unterlagen an Hand der Angaben des TU und der ED wie:
 - Bereitstellung von Plänen zu geeigneten Anlege- und Interventionsstellen sowie Anfahrtswegen
- Erstellung Übersicht über Verbindungsmöglichkeiten zwischen den Kommunikationspartnern
- Periodische Aktualisierung und Verbesserung der Einsatzpläne
- Führen einer Verteilerliste zu den Einsatzplänen

Ereignisdienste (ED)

- Zusammenstellung der für die Einsatzplanung relevanten und von den ZB verlangten Daten (z.B. technische Angaben zur Ausrüstung der ED und zu den Einsatzmitteln, vorhandene Rettungs- und Evakuierungsmittel, Feuerlöschmittel, Mittel für die medizinische Erstversorgung)
- Abstimmung Notfallcheckliste (Einsatzkarte) mit anderen an der Ereignisbewältigung Beteiligten
- Erarbeitung von Rettungs- und Evakuierungsplan zur Bewältigung eines Massenankomms von Verletzten mit dem TU und den ZB
- Zusammenstellung eines Transportplans mit Informationen zu vorhandenen Mitteln zur Beförderung der verschiedenen ED zum Einsatzort

4.3.9 Ausbildung

Da Ereignisse in der Fahrgastschiffahrt selten sind, erhalten die Ausbildung und Übungen ein grosses Gewicht. Mittels eines praxisnahen Ausbildungs- und Übungsplanes sollen die an einer Ereignisbewältigung Beteiligten eine schiffsbezogene, massvolle Ausbildung erhalten.

Durch regelmässige gemeinsame Übungen und deren Auswertung sowie anhand von Erfahrungen aus Ereignissen sind die Ausbildungsinhalte zu überprüfen und allenfalls Verbesserungsmassnahmen vorzusehen. Einheitliche gemeinsame Standards in der Einsatzplanung und deren Umsetzung wie z.B. in den Bereichen periodische Übungen und deren konsequenten Auswertungen könnten den Aufwand für das einzelne TU vermindern.

Schiffahrtsunternehmen (TU)

- Organisation von Ausbildungs- und Informationsveranstaltungen für die ZB und die ED zusammen mit den Schiffsbesatzungen. Trainings zu einzelnen Ereignisszenarien
- Organisation von Treffen mit den ZB und ED zum Erfahrungsaustausch und zur Vermittlung von Neuigkeiten
- Beteiligung an Einsatzübungen im Partnerverbund (Polizei, Feuerwehr, Sanität, Seerettungsdienst)
- Ausbildung Schiffführer in Krisenmanagement (Konfliktbewältigung, Notfallkommunikation, Panikverhütung) und Erteilung von verbindlichen Handlungsanweisungen an Besatzung und internen Hilfskräfte des TU (z.B. Restaurationspersonal)
- Ausbildung von betriebsinternem Sicherheitskoordinator oder betriebsinterner Sicherheitskoordinatorin in Krisenmanagement. Ausbildung in Sicherheitsmanagement im Bereich Fahrgastschiffahrt

Zuständige kantonale Behörden (ZB)

- Organisation von bereichsübergreifenden Übungen und Auswertung der Resultate
- Schulung zur Schadenplatzorganisation bei einem Ereignis mit einem Fahrgastschiff mit einem Massenansturm von Verletzten

Ereignisdienste (ED)

- Beteiligung an bereichsübergreifenden Einsatzübungen im Partnerverbund und Informationen im Bereich zur Sicherheit in der Fahrgastschiffahrt
- Vermittlung von schiffahrtsspezifischen Instruktionen für Einsatzleiter der Blaulichtorganisationen
- offene Besprechung der an der Übung gewonnenen Erkenntnisse und Suche nach Verbesserungsmöglichkeiten

4.3.10 Information

Ein Ereignis mit einem Fahrgastschiff wird grosses Interesse in der Öffentlichkeit und bei Betroffenen hervorrufen. Für die zeit- und sachgerechte Information sind von den TU und ED in Abstimmung mit der ZB Vorbereitungen zu treffen. Systeme zum Anfragenmanagement (Suche nach potentiell Betroffenen) können bei der Ereignisbewältigung sehr hilfreich sein.

4.3.11 Unterstützung von Betroffenen (Caredienste)

Zur Unterstützung von Betroffenen wie Fahrgäste, Besatzungsmitglieder, Mitglieder von Ereignisdiensten und Angehörigen nach einem Ereignis sind Massnahmen zur Betreuung vorzusehen. In der Regel stehen kantonale Carekonzepte oder solche von Transportunternehmen für diese Aufgaben zur Verfügung.

4.3.12 Nachbearbeitung von Ereignissen

Nach der erfolgten Ereignisbewältigung ist die konsequente Auswertung des Verlaufs des Einsatzes wichtig. Ziel ist es die Abläufe und die getroffenen Massnahmen zu analysieren. Die daraus gewonnenen Erkenntnisse bilden die Grundlage für weitere Verbesserungen in der Einsatzplanung und in der Ereignisbewältigung.

Die Auswertung sollten sämtliche beteiligten ED, die TU und die ZB vornehmen. Wichtige Feststellungen sind zu beurteilen und Konsequenzen aus den Erkenntnissen zu ziehen. Das optimale Zusammenwirken aller Organe bei einem Ereignis ist entscheidend für die rasche und erfolgreiche Hilfeleistung.

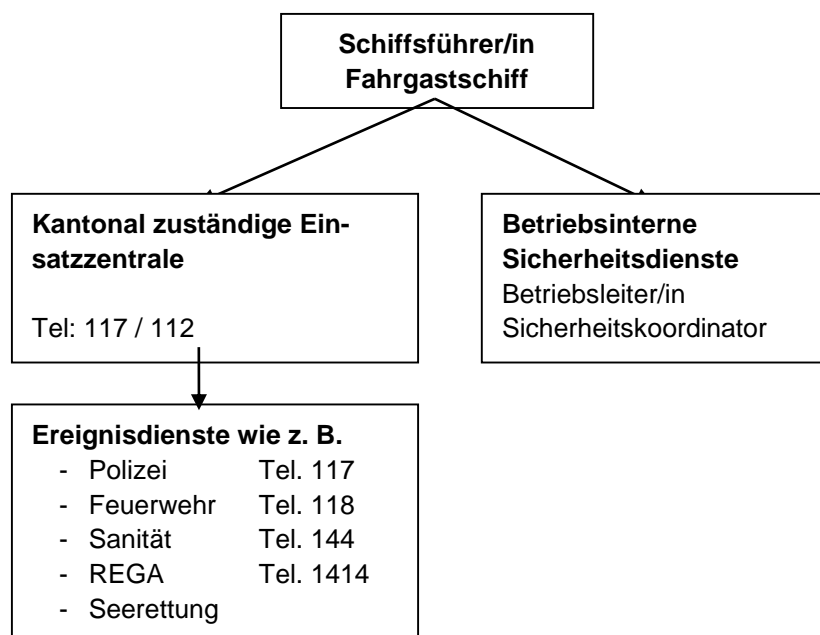
5 Beispiele von schifffahrtsbezogenen Einsatzunterlagen

5.1 Beispiel für einen Einsatzplan

1 Alarmplan

Bei einem Ereignis mit einem Fahrgastschiff werden über das Schiffahrtsunternehmen (TU) sowohl die kantonalen Ereignisdienste als auch die betriebseigenen Sicherheitsdienste wie folgt aufgeboden:

Alarmierung durch Schiffsführer oder die Schiffsführerin direkt über die kantonal zuständige Einsatzzentrale oder durch Schiffsführer über TU-interne Alarmierungsstelle



Wichtige Telefonnummern

Funktion	Name, Adresse	Erreichbarkeit
Alarmierungsstelle TU	xxx	Tel. 031 4xx yy 00
Direktor/in TU	xxx	Tel. 031 4xx yy 60 Tel. 031 4xx yy 14 (abends)
Betriebsleiter/in TU	xxx	Tel. 031 4xx yy 44 Tel. 033 4xx yy 30 (abends)
Sicherheitskoordinator/in TU	xxx	Tel. 031 4xx yy 17 Tel. 031 4xx yy 42 (abends)

2 Übersichtsplan und Verkehrsinformationen

2.1 Übersichtsplan über das Fahrgebiet der Schiffe der TU

Inkl. Landungsstellen und übliche Verkehrszeiten auf Kursfahrten.
Angaben zu Fahrzeiten zur Erreichung von Landungsstellen nach Abschnitt 3 im Notfall.

2.2 Fahrpläne und sonstige Verkehrszeiten

Sommer- und Winterfahrpläne sowie zeitliche Angaben zu Sonderfahrten.

3 Anfahrtsplan für die Ereignisdienste

Angaben zur Anfahrt an die Einsatzorte.

Plan mit Landungsstellen mit geeigneter Zufahrtsmöglichkeit für die Ereignisdienste.

Plan mit Notlandestellen, die für die Evakuierung der Fahrgäste geeignet sind, aber keine oder nur eine schlechte Zufahrtsmöglichkeit von Land her für die Ereignisdienste haben.

Plan mit Abfahrtsstellen von Einsatzbooten zum Transport von Ereignisdiensten bei einem Ereignis auf offenem Gewässer.

Plan mit schiffsbezogenen Andockstellen, die für Rettungsboote für den Überstieg der Ereignisdienste an Bord des FGS oder zur Evakuierung von Fahrgästen geeignet sind. Angabe verschiedener Andockstellen, um bei Rauchentwicklung ausweichen zu können.

4 Einsatzleitung und Fachberatung

Festlegungen zur Einsatzleitung und Fachberatung an Land und an Bord des Fahrgastschiffes.

Kennzeichnung der Einsatzleitung, des Sicherheitskoordinators oder der Sicherheitskoordinatorin, der Besatzungsmitglieder und der Ereignisdienste nach Funktion.

5 Kommunikationsmittel und -plan

Merkblatt mit mindestens folgenden Hinweisen:

- A) Kommunikation an Bord
 - Besatzung und Ereignisdienste
 - Information der Fahrgäste
- B) Kommunikation Schiffsführer oder Schiffsführerin und Einsatzleitung an Bord mit Gesamteinsatzleitung an Land

6 Gefahren

Angaben zu Gefahrenquellen an Bord (z.B. Brandgefahren in Küchen, Brennstofftanks, Akkumulatoren, elektrische Anlage, Absturzgefahr).

Schiffsantrieb, Überstieg aufs Schiff oder an Land.

7 Sicherheitsinformationen

Sicherheitsplan

Angaben über an Bord vorhandene Rettungsmittel (z.B. Rettungswesten, Sammelrettungsmittel, Überstiegshilfen) und medizinischer Notfallausrüstung (z.B. Notfallapotheke, Defibrillator, Beatmungseinheit mit O₂-Flasche /Maske, Fluchtmasken, Tragbahre).

Angaben zu Brandbekämpfungseinrichtungen an Bord.

Plan zu den Fluchtwegen, Angaben zur Zugänglichkeit zu Räumen (Engstellen).

8 Wichtige Massnahmen zur Ereignisbewältigung

Angaben der wichtigsten Massnahmen zur Ereignisbewältigung für die Schiffsbesatzung und die Ereignisdienste je nach Ereignisszenario und Einsatztaktik.

9 Einsatz-Notfallmerkmale für die Ereignisdienste

Übersichtsplan zu jedem Fahrgastschiff des TU. Angabe der wichtigsten technischen Daten (Bsp. Ktn. ZG). Vermerk der geeigneten Andockstellen am Fahrgastschiff für Rettungsboote zum Überstieg der Ereignisdienste an Bord oder zur Evakuierung von Fahrgästen (Bsp. Ktn. ZH).

Angabe der Hauptgefahrenquellen an Bord.

Angaben zu den situationsbezogenen Einsatztaktiken.

5.2 Beispiel zu einzelnen Unterlagen

5.2.1 Alarmpläne

Alarmierungs-Checkliste

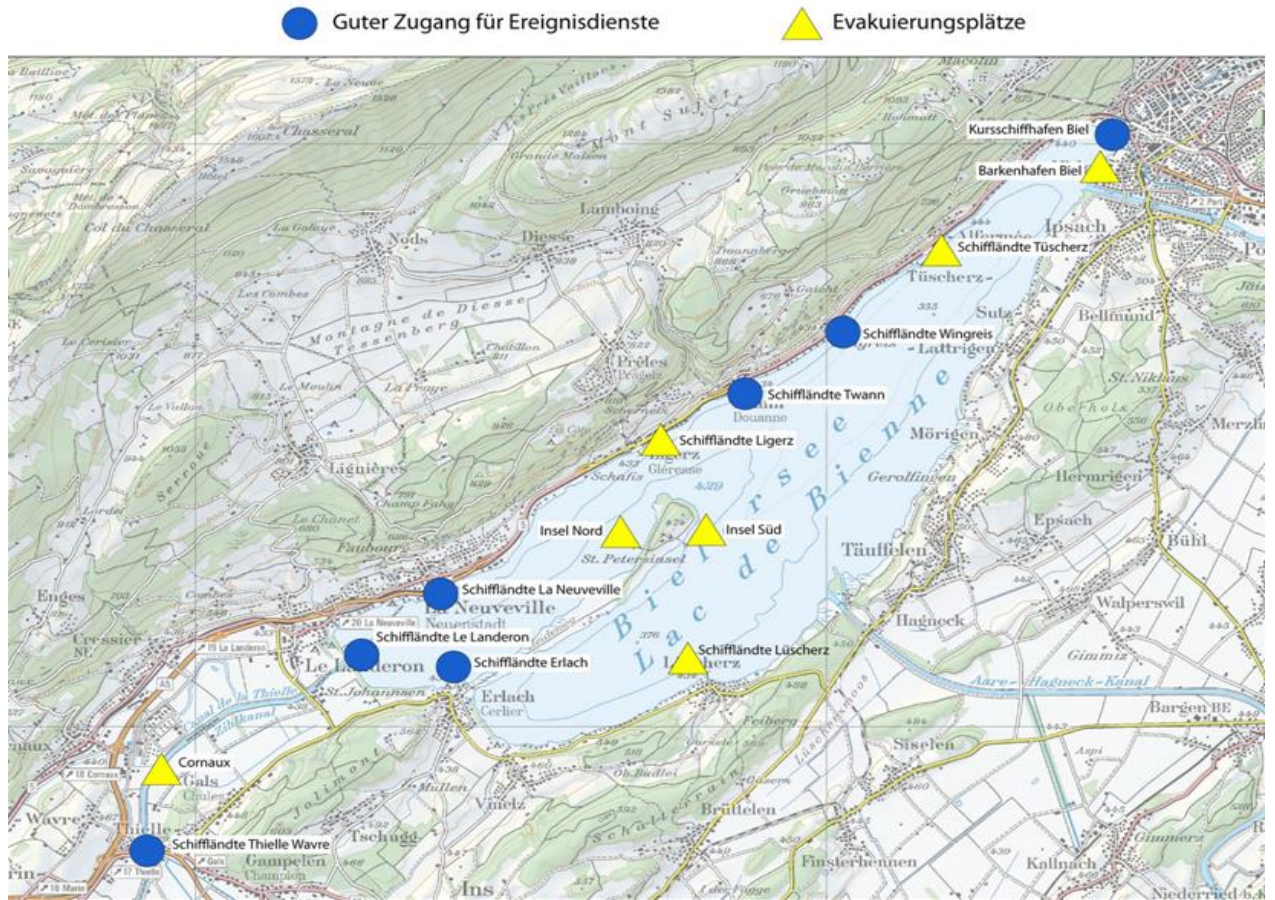
Für die Alarmierung der Ereignisdienste bei Unfällen, Brandereignissen oder gesundheitlichen Notfällen an Bord

- Alarmierung nach Alarmplan
In der Regel Alarm durch den Schiffsführer oder die Schiffsführerin (SF) an die kantonal zuständige Einsatzzentrale oder über die Alarmierungsstelle des Schifffahrtsunternehmens (TU)

Angaben durch SF:

- Namen SF und Schiffsname
- Momentane Position des Schiffes und Zeit
- Position des Schiffes, an der voraussichtlich Hilfe geleistet werden soll
- Art des Ereignisses (z.B. Brand, Leckage, Zusammenstoss, Person über Bord, medizinischer Notfall, Gewässerverschmutzung)
- Angaben zur Anzahl Personen an Bord (Besatzung/Fahrgäste)
- Verletzte ja / nein
Wenn ja Anzahl Verletzte und Art der Verletzungen
- Brand
Wo, was, wie
- Zusammenstoss
Weitere betroffene Schiffe
- An Bord eingeleitete Massnahmen
- Nautische und meteorologische Verhältnisse

5.2.2 Anfahrtspläne und Landungsstellen



5.2.3 Kommunikationsplan

1. Funknetzplan

Kommunikation mit Hilfe von Funkgeräten mit der Polizei, den Seerettungsdiensten und mit anderen Schiffen gemäss AB-SBV zu Art. 37, Nummer 3.1 Bst. j)

Beispiel eines Funknetzplanes:

Funknetzplan "NAME"			
Stelle	Rufname	Im Netz	Bemerkungen
Polizei	xxxx	ja	
Seerettungsdienst	yyyy	ja	
Musterschiff 1	
Arbeitskanal:		Ausweichkanal:	

2. Telefonnetzplan

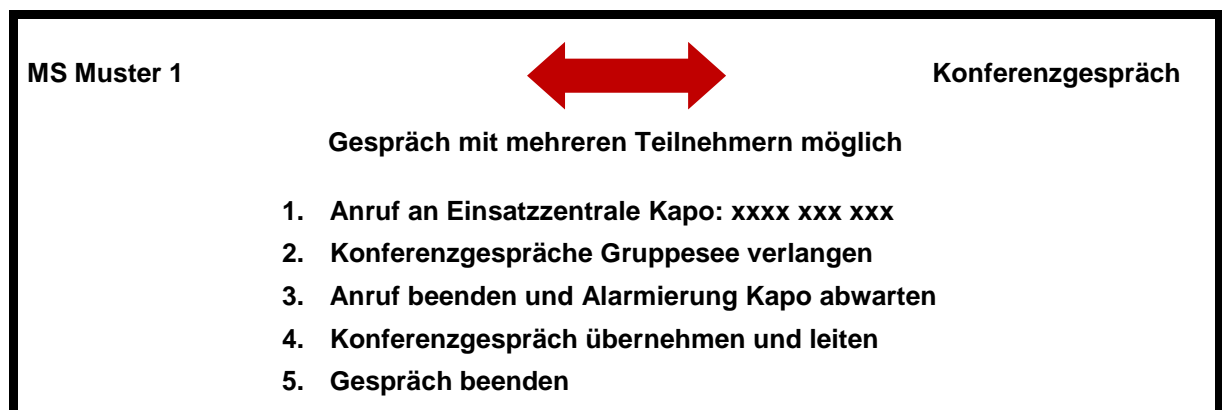
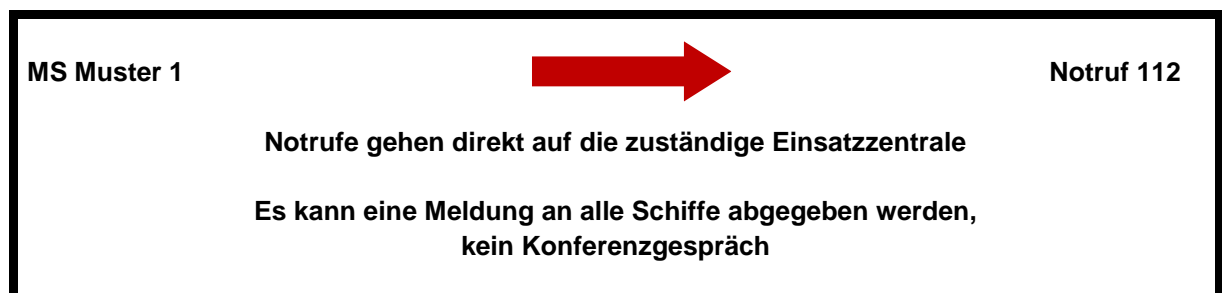
Kommunikation mit Mobiltelefonen mit der Polizei entsprechend einem Notfallkonzept und mit Ausnahme genehmigung der zuständigen Behörde gemäss AB-SBV zu Art. 37, Nummer 3.1 Bst. j)

Beispiel:

„Rufliste“

Konzept Kapo – TU, Ereignisbewältigung in der Fahrgastschiffahrt

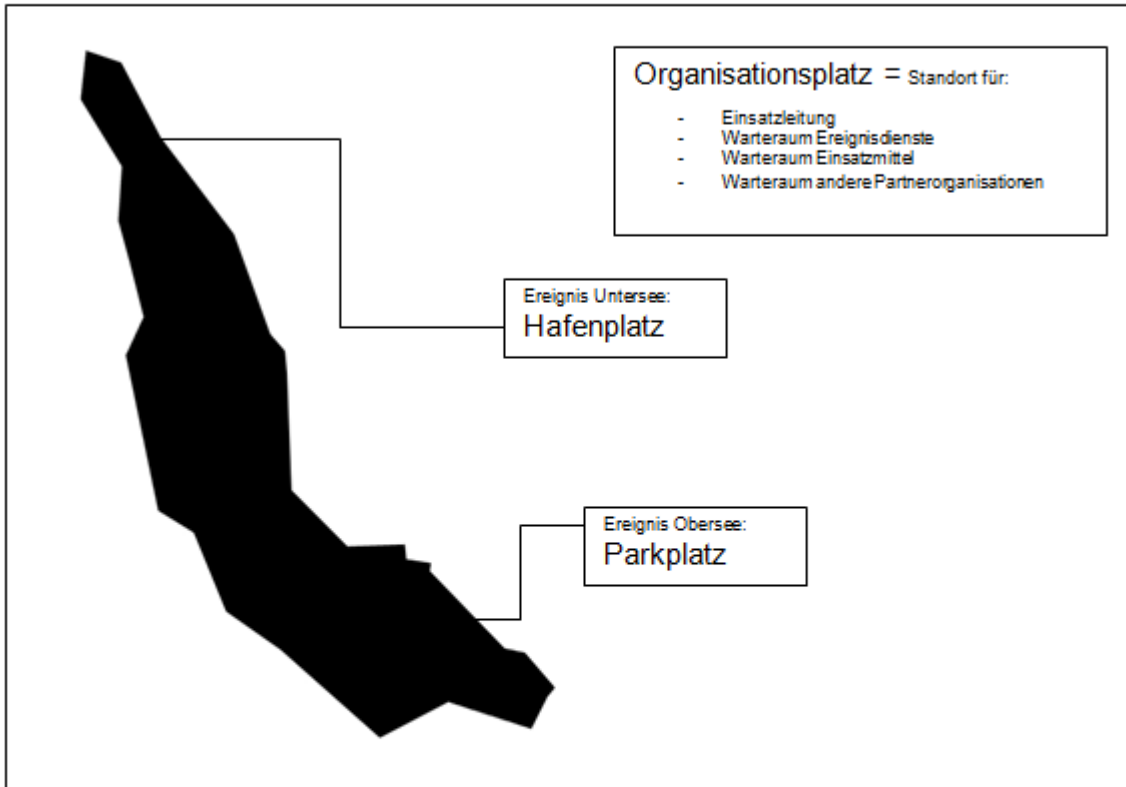
Merkblatt Schiffsführer oder Schiffsführerin / übrige Besatzung



5.2.4 Notfallmerkblätter

(Ausgestaltung je nach kantonaler Vorgabe)

Name Schifffahrts- unternehmen (TU)		Blattart	Kanton
		Objektname	
Aktualisiert am	Revision	Adresse	
			Seite 1 von 6



Besonderes	Wenn möglich läuft der Schiffsführer den nächsten Landesteg an. In diesem Fall wird dieser Bereich zum Organisationsplatz.
Sofortmassnahmen	Aufgebot via Einsatzleitzentrale: <ul style="list-style-type: none"> - Seepolizei (SEPO) - Feuerwehr (FW) - TU (Verfügbare Fahrgastschiffe für Rettungen und Abschleppen des Havaristen) - Seerettungsdienst (SRD), (Unterstützung Rettung und Transporte) - Schweiz. Lebensrettungsgesellschaft (SLRG), (Unterstützung Rettung) - evtl. REGA (Rettungen und Transporte)

Name Schifffahrts- unternehmen (TU)		Bleifort	Kanton
		Objektname	
Aktualisiert am	Revision	Adresse	
			Seite 2 von 6

Seitenansicht Motorschiff
(MS)

Übersichtpläne zu den
Decks

MS xy	<p>Anzahl Passagiere: .. Personen</p> <p>Anzahl Besatzung (Normalbetrieb) .. Personen</p> <p>Länge über alles .. m</p> <p>Breite über alles .. m</p> <p>Standort Lösch-/Lenzpumpen: .. Dieselpumpe im Unterdeck .. Elektropumpe im Maschinenraum</p> <p>Standort Stromaggregat/ Spannung: Maschinenraum (220 V / 380 V)</p> <p>Anzahl Antriebsmotoren: ..</p> <p>Brennstoff: Diesel</p> <p>Anzahl Brennstofftanks: Tankvolumen / Tankstandort</p>
-------	---

Name Schifffahrts- unternehmen (TU)		Blattart	Kanton
		Objektname	
Aktualisiert am	Revision	Adresse	
			Seite 3 von 6

1. Einsatztaktik Brand / Rettung auf See / aufgelaufen am Ufer	
Aufgebot via Einsatzleitzentrale	<ul style="list-style-type: none"> - Seepolizei (SEPO) - Feuerwehr (FW)
Warteraume Ereignisdienst	Ereignis Untersee: Hafenplatz Ereignis Obersee: Parkplatz xy <i>eventuell: Bereich vor angelaufenem Ufer</i>
Sofortmassnahmen	<ul style="list-style-type: none"> - TU (Verfügbare Fahrgastschiffe für Rettungen und Abschleppen des Havaristen) - SRD (Unterstützung Rettungen und Transporte) - SLRG (Unterstützung Rettungen) - evtl. REGA (Rettungen und Transporte)
Standorte Feuerwehr	Einsatzleiter FW: Organisationsplatz Einsatzleiter Stv.: Organisationsplatz Offizier Front: auf Havarist (mit Atemschutz-Ausrüstung) Offizier Rettung: auf SRD 1 Offizier Ölwehr: auf SRD 2 Offizier Verkehr: Organisationsplatz
Standardauftrag Seerettungsdienst (SRD)	<p>SRD 1 -> Rettung:</p> <ul style="list-style-type: none"> - fährt direkt zum Havarist - beruhigt und orientiert Fahrgäste mittels Lautsprecher - führt Rettung aus <ul style="list-style-type: none"> o 1. Priorität: aus Wasser o 2. Priorität: ab Havarist - Übergabe Passagiere an Land in Absprache Einsatzleiter (EL) - koordiniert Einsatz weiterer Rettungsboote in Absprache EL <p>SDR 2 -> Brandbekämpfung:</p> <ul style="list-style-type: none"> - fährt zuerst zum Organisationsplatz - führt Transporte zum Havarist aus <ul style="list-style-type: none"> o 2 Gruppen Atemschutz o Löschmittel (div. Schaum / -Pulver) - unterstützt anschliessend Rettungen in Absprache EL <p>Arbeitsboot -> Unterstützung:</p> <ul style="list-style-type: none"> - gemäss Angaben Einsatzleiter - Unterstützung Rettung und Transporte

Name Schifffahrts- unternehmen (TU)		Bleifahrt	Kanton	
		Objektname		Objektnummer
Aktualisiert am	Revision	Adresse		Seite 4 von 6

1. Einsatztaktik Brand / Rettung auf See / aufgelaufen am Ufer (Fortsetzung)	
Standardauftrag Dritt-Boote	andere Seerettungsdienste -> Rettung: <ul style="list-style-type: none"> - Kontaktaufnahme mit SRD 1 (See-Kanal oder Kanal 3) <ul style="list-style-type: none"> o Unterstützung Rettung o Unterstützung Transporte
Standardauftrag TU	Einsatz mindestens eines weiteren Fahrgastschiffes <ol style="list-style-type: none"> 1. Priorität -> Rettung: <ul style="list-style-type: none"> - fährt unverzüglich zum Havarist - Evakuierung Passagieren ab Havarist 2. Priorität -> Unterstützung: <ul style="list-style-type: none"> - Sicherung / Abschleppen Havarist in Absprachen Einsatzleiter (EL)
Sammelplatz Passagiere (Evakuierung)	nicht unmittelbar bei Organisationsplatz <ul style="list-style-type: none"> - evtl. auf Fahrgastschiff an Lande- oder Dienststeg - Busse für Transporte einsetzen
Verwundeten- sammelstelle	im Bereich Organisationsplatz
Löschmittel	Brandbekämpfung auf Havarist mit Mitteln nach folgenden Prioritäten: <ol style="list-style-type: none"> 1. Schaum / Pulver (Nachschub) 2. Löschpumpe Fahrgastschiff mit Schnellangriff 3. Löschpumpe SRD 3 mit Schnellangriff
Verbindungen	Fahrgastschiff: siehe Alarmliste Partner Seerettung: See-Kanal
Besonderes	<ul style="list-style-type: none"> - auf den Fahrgastschiffen sind keine Gasflaschen - Rettungen ab aufgelaufenem Havarist evtl. über Autodrehleiter

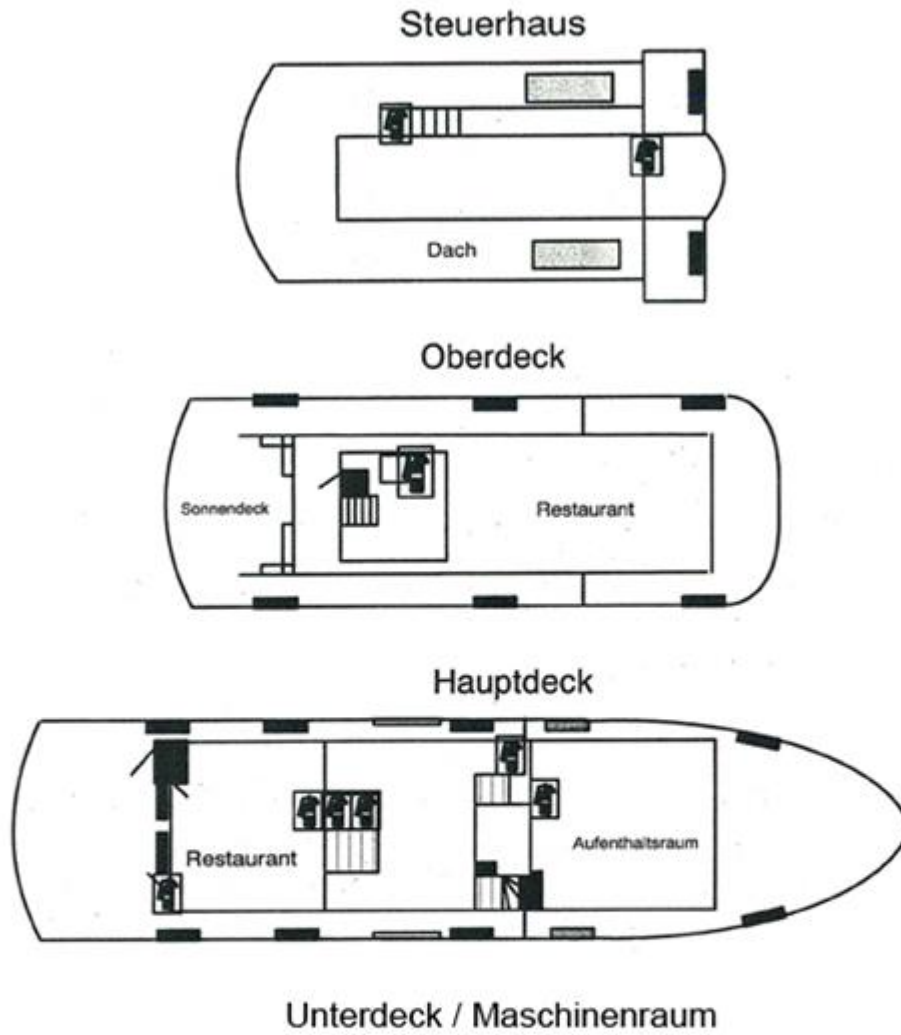
Name Schifffahrts- unternehmen (TU)	Blattart	Kanton	
	Objektname		Objektnummer
Aktualisiert am	Revision	Adresse	Seite 5 von 6

2. Einsatztaktik Brand / Rettung an Landungssteg	
Aufgebot via Einsatzleitzentrale	Feuerwehr zusätzlich immer: <ul style="list-style-type: none"> - Seepolizei - Gruppe Seerettung - Gruppe Ölwehr / Wassertransport
Warteraum Ereignisdienste	Bereich vom Landungssteg
Sofortmassnahmen	Aufgebot via Einsatzleiter (EL)
Standorte Feuerwehr	Einsatzleiter FW: Organisationsplatz Einsatzleiter-Stv: Organisationsplatz Offizier Front: auf Havarist (mit AS-Ausrüstung) Offizier Rettung: auf Havarist (evtl. auf SRD1) Offizier Ölwehr: auf SRD 2 Offizier Verkehr: Organisationsplatz
Standardauftrag Seerettungsdienst (SRD)	SRD → Rettung: <ul style="list-style-type: none"> - fährt direkt zum Havarist - führt Rettung aus Wasser aus - Übergabe Passagiere an Land in Absprache Ersatzleiter (EL) - Überwachung des seeseitigen Bereichs - koordiniert Einsatz weiterer Rettungsboote in Absprache EL SRD 2 → Brandbekämpfung: <ul style="list-style-type: none"> - fährt direkt zum Havarist - unterstützt Brandbekämpfung mittels Löschpumpe und Wasserwerfer
Sammelplatz Passagiere (Evakuation)	nicht unmittelbar bei Organisationsplatz <ul style="list-style-type: none"> - evtl. auf Fahrgastschiff an Lande- oder Dienststeg - Busse für Transporte einsetzen
Besonderes	<ul style="list-style-type: none"> - auf den Fahrgastschiffen sind keine Gasflaschen - Rettungen ab aufgelaufenem Havarist evtl. über Autodrehleiter

Name Schifffahrts- unternehmen (TU)	Blattart	Kanton	
	Objektname		Objektnummer
Aktualisiert am	Revision	Adresse	Seite 6 von 6

3. Einsatztaktik Ölwehr Havarist auf See	
Grundsatz	Ölwehrmassnahmen erfolgen erst nach Abschluss 1. Retten 2. Brandbekämpfung
Abschnitt See	1. Grossdimensionierte Ölsperre um Havarist (evtl. inkl. Abschleppschiff) 2. Dichten Leckage 3. Binden innerhalb Ölsperre 4. Absaugen durch mobilen Ölabscheider ab SRD 2 Mittel: SRD 1 -> Einbau Ölsperre: - Ölsperre - Ölbinder Wasser SRD 2 -> Absaugen Ölfilm: - Stromaggregat 380V - Schlauchpumpe - Skimmer - mobiler Ölabscheider
Abschnitt Land	1. Einbau Sperrschlauch (Ab Ufer ca. 45° gegen Windrichtung (Abweiser zur Entnahmestelle)) 2. Binden bei Entnahmestelle 3. Skimmer 4. Absaugen mittels Saugwagen

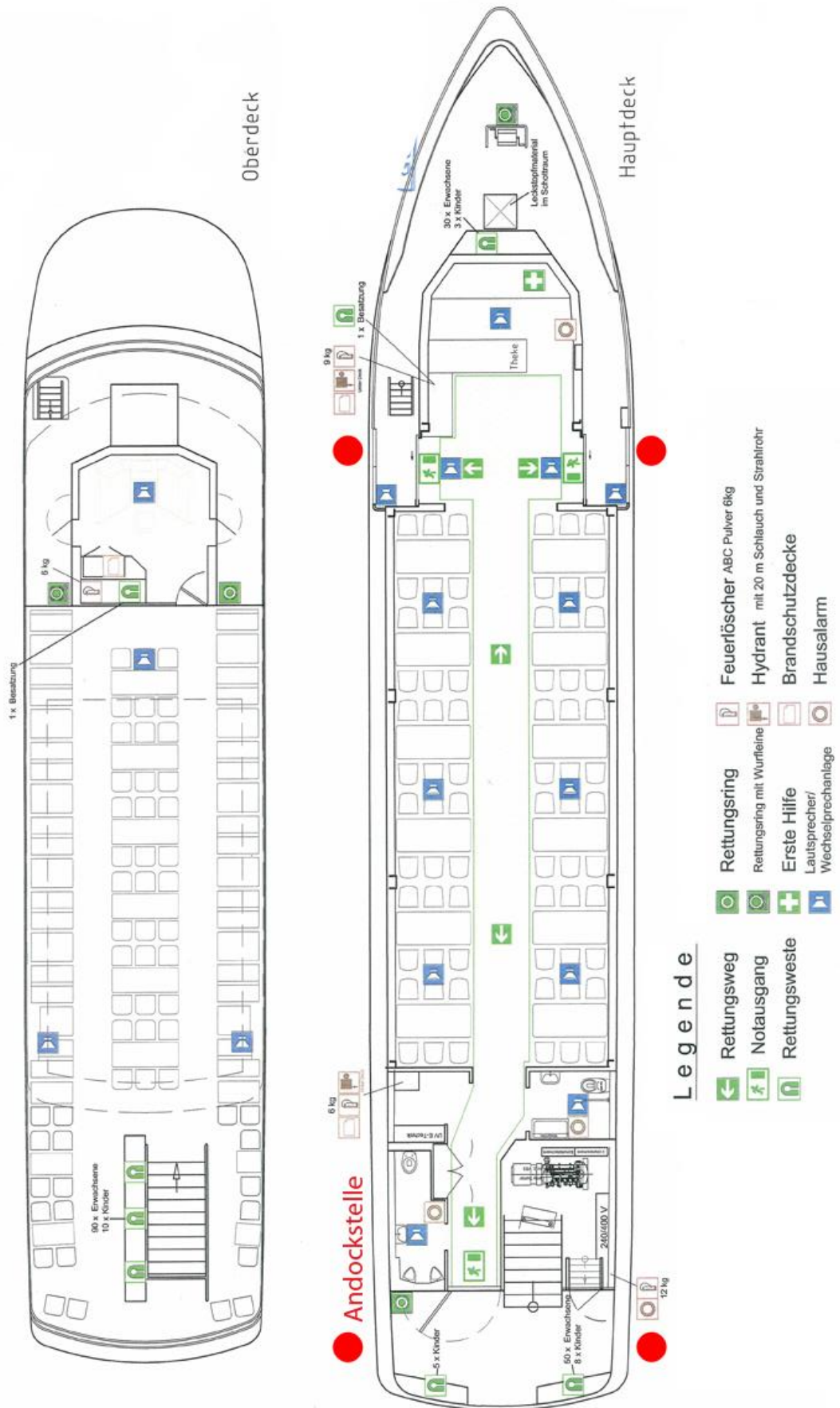
Rettungsmaterial MS Muster



Legende:

- | | | |
|---|----------------|--|
| ● | Rettungswesten | |
| ● | Rettungsringe | |
| ● | Rettungsinsel | |
| ● | Flosse | |
| | Feuerlöscher | |

Ergänzung mit Liste hilfreicher Rettungs-ausrüstung (z. B. Medizinischer Bereich, Defibrillator, Brandbekämpfung, allg. Rettungsmaterial)



5.2.5 Verschiedene Checklisten

Checkpunkte für die Einsatzplanung:

Die anspruchsvolle Zusammenarbeit des Schifffahrtsunternehmens, verschiedener Behördenstellen, Einsatz- und Hilfskräften verlangt im Rahmen der Einsatzplanung unter anderem, dass folgende Fragen gestellt werden:

- Was ist das Ziel der Einsatzplanung?
- Wer ist wofür verantwortlich?
- Wer macht was?
- Wer hat welche Mittel?
- Wer benötigt welche Informationen?

In der folgenden Checkliste werden Fragen im Hinblick auf einen möglichen Einsatz gestellt. Viele Fragen mögen selbstverständlich erscheinen, doch zeigt die Praxis, dass gerade diese Punkte oft vergessen oder nicht klar genug geregelt wurden.

Der folgende Fragenkatalog ist nicht abschliessend. Die Beantwortung der Fragen richtet sich nach den Randbedingungen der Kantone oder Regionen.

Führung und Organisation

- Ist klar geregelt, in welchen Fällen eine Gesamteinsatzleitung (GEL) einzusetzen ist?
- Sind mögliche Standorte für die GEL bekannt?
- Stehen genügend Ressourcen zur Ereignisbewältigung in der Fahrgastschifffahrt zur Verfügung?
- Sind die Schadenplatzorganisationen definiert worden?
- Sind die Unterstellungsverhältnisse auf dem Schadenplatz geregelt und allen bekannt?
- Ist die Information der Medien, Bevölkerung und der Kantonsregierung vorbereitet?
- Wie werden Medienvertreter betreut?

Kommunikation

- Stehen geeignete Kommunikationsmittel in ausreichender Anzahl zur Verfügung?
- Welche Kommunikationsmittel stehen für welche Ereignisdienste zur Verfügung?
- Sind diese auch für den Einsatz auf Gewässern und bei dezentralen Schadenplätzen geeignet?
- Wurden Funkschatten berücksichtigt?

Alarmierung

- Ist die rasche Erkennung von Ereignissen mit ihren möglichen Konsequenzen gewährleistet?
- Ist eine zeitgerechte Alarmierung aller Ereignisdienste sichergestellt?
- Welche Zeiten und Einflüsse müssen für eine zeitgerechte Alarmierung beachtet werden?

Ereignisdienste

- Sind Anfahrtswege bekannt?
- Gibt es Alternativen bei Stau oder grossem Verkehrsaufkommen?
- Sind die Warte- oder Sammelräume für die Ereignisdienste bekannt?

- Ist die Einweisung anrückender Ereignisdienste sichergestellt?
- Welche Mittel stehen für eine zeitgerechte Verstärkung der Einsatzleitzentrale zur Verfügung?
- Sind die Absperrungen und Zutrittskontrollen sowie allfällige Verkehrsregelungen auch auf dem Gewässer sichergestellt?
- Wurden die baulich-technischen Massnahmen auf ihre Funktionstüchtigkeit hin für einen möglichen Einsatz überprüft?
- Sind die Einsatzbereiche der Ereignisdienste des Schifffahrtsunternehmens und der öffentlichen Ereignisdienste mit den entsprechenden Schnittstellen definiert?
- Werden Wasser-Transportmittel bereitgehalten, um die Ereignisdienste und Einsatzmittel an das sich in Not befindende Fahrgastschiff heranzuführen?
- Wird genügendes und geeignetes Rettungsmaterial für die Ereignisdienste vorgehalten?

Sanitätsdienst

- Wie können Rettungswege freigehalten werden?
- Welches sind Hindernisse für Tragbahrentransporte (Treppen, Wände, Reeling, Niveauunterschiede, etc.)?
- Sind Helilandeplätze vorbereitet? Ist eine Helibergrung ab dem Fahrgastschiff möglich?
- Ist eine zeitgerechte Bereitstellung von Sanitätsmitteln wie Fahrzeugen, Helikoptern, Personal, Betten und Medikamenten sichergestellt?
- Sind die Sanitätshilfsstellen bekannt?
- Gibt es alternative Transportmittel oder -routen bei Stau oder grossem Verkehrsaufkommen?
- Sind die nächstliegenden Spitäler über die möglichen Konsequenzen eines Ereignisses informiert (ist in der Regel der Fall)?

Witterungseinflüsse

- Wie beeinflussen Hochwasser, Niedrigwasser, starker Wind etc. die zu treffenden Massnahmen?
- Stehen aktuelle meteorologische Daten wie Angaben über Windstärke und Windrichtung rasch und jederzeit zur Verfügung?
- Sind Zufahrten bei jeder Witterung befahrbar?

Notfallcheckliste (Einsatzkarte) mit wichtigen ersten Massnahmen unmittelbar nach einem Ereigniseintritt

Schiffsführer/in (SF)	Schiffahrtsunternehmen (TU)	Kantonal zuständige Behörden (KB)
<ul style="list-style-type: none"> • Alarmierung Einsatzleit-/Betriebszentrale (gemäss Alarmplan und -checkliste) • Einschätzung Ereignisausmass • Einleitung erste Massnahmen zur Schadensbewältigung durch Besatzung • Information und Beruhigung der Fahrgäste • Information der Ereignisdienste über geplante Massnahmen zur Ereignisbewältigung (Anlegeort, Evakuierung, erforderliche externe Unterstützung) • Einleitung erste Hilfeleistung an verletzte Fahrgäste • Gewährleistung Kommunikation mit Einsatzleitung 	<ul style="list-style-type: none"> • Abgabe von Verhaltenshinweisen und Beantwortung Fragen des SF • Aufgebot von interner Sicherheits- und Notfallorganisation • Bei Bedarf Entsendung von Unterstützung • Bei Bedarf Einleitung Vorbereitungsmaßnahmen für eine Evakuierung • Erteilung von Auskünften an ELZ, ED und KB insbesondere zu schiffahrtsspezifischen Belangen • Ereignismeldung an Schweiz. Unfalluntersuchungsstelle (SUST) über REGA-Einsatzzentrale 	<ul style="list-style-type: none"> • Beurteilung Situation • Entscheid über Einsetzung Krisenstab • Koordination von kantons- oder länderübergreifenden Hilfeleistungen • Entscheid über Aufgebot der Caredienste • Information der Öffentlichkeit und der Medien • Bei Bedarf Übernahme der Gesamteinsatzleitung • Sicherstellung der Zusammenarbeit aller betroffenen Behörden
Einsatzleitzentrale (ELZ)	Ereignisdienste (ED)	Weitere
<ul style="list-style-type: none"> • Abfrage über Ereignis unter Berücksichtigung der besonderen Verhältnisse in der Fahrgastschiffahrt • Aufgebot der ED • Abgabe von Verhaltenshinweisen • Koordination des Einsatzes mit den ED und der TU • Bei Bedarf Anforderung von Unterstützung durch TU z.B. Aufgebot Hilfsschiff • Bei Bedarf Alarmierung Spitäler und Information kantonaler Krisenstab • Bei Bedarf Information Nachbarkantone oder Länder 	<ul style="list-style-type: none"> • Entsendung Soforthilfe • Informationsbeschaffung beim SF und Abstimmung der Massnahmen zur Ereignisbewältigung • Einleitung situationsgerechte Intervention • Bereitstellung von Einsatzbooten, Übernahme Transportaufgaben • Unterstützung der Besatzung an Bord • Bei Bedarf Einleitung Vorbereitungsmaßnahmen für eine Evakuierung • Je nach Situation Abschleppen des FGS • Bergung von Personen aus Wasser • Erstversorgung Verletzter an Bord • Gewährleistung Kommunikation mit Einsatzleitung 	