
Einsätze mit alternativ betriebenen Fahrzeugen

Frage: Wie viele Feuerwehr-Fahrzeuge sind im Übungssystem hinterlegt und kann ich vorab sehen, welche Fahrzeugmodelle verfügbar sind?

Antwort:

- FW-KFZ1 = Opel Astra – Diesel – Baujahr: 2018
- FW-KFZ2 = Mazda 2 – Benzin – Baujahr: 2007
- FW-KFZ3 = Tesla Model 3 – Elektro – Baujahr: 2019
- FW-KFZ4= Opel Ampera – Hybrid – Baujahr: 2012
- FW-KFZ5= Fiat Doblo – Benzin/Erdgas – Baujahr: 2011

Details und Druckvorlagen für die Übungskennzeichen sind diesem Dokument zu entnehmen: https://www.feuerwehrapp.at/int/anleitung_v3.pdf

Frage: Was passiert, wenn die Kennzeichenabfrage durchgeführt wird, obwohl kein Einsatz ist?

Antwort: Die Rechtsgrundlage ist **§ 47 Abs. 4d KFG 1967**, eingeführt durch **38. KFG Novelle. Zugriffe werden protokolliert!**

Frage: Wer trägt die Verantwortung und die anfallenden Kosten für die Entsorgung des Löschwassers nach der Verwendung einer AB-Mulde?

Antwort: Die Kosten für die Entsorgung des kontaminierten Löschwassers werden im Regelfall von den Versicherungen übernommen.

Im Leitfaden „Einsätze an Fahrzeugen unter Beteiligung von Lithium-Ionen-Akkus“ auf Seite 18, sind Kontaktdaten von Entsorgungsunternehmen aufgelistet. Diese können dem Zulassungsbesitzer des betroffenen Fahrzeuges zur Verfügung gestellt werden. Die Beauftragung hinsichtlich der Entsorgung des kontaminierten Löschwassers hat jedoch durch den Zulassungsbesitzer zu erfolgen und ist nicht Aufgabe der Feuerwehr.

Frage: Wenn beim Ziehen des Trennschalters die Gefahr eines Störlichtbogens besteht: Soll in diesem Fall ein Feuerwehrschtzhandschuh anstelle eines Isolierhandschuhs (Gummihandschuh) verwendet werden, da dieser in der Regel nicht störlichtbogenfest ist?

Antwort: Das ist richtig und aus diesem Grund ist die Geräteempfehlung des ÖBFV ein Störlichtbogen geprüfter, elektrisch isolierender Schutzhandschuh. Diese Empfehlung hat der OÖLFV in die aktuellen Fahrzeugbaurichtlinien übernommen. Für Altbestände empfiehlt sich ein Austausch auf die neue Variante.

Auszug aus der Baurichtlinie BRL Ausrüstung – enthalten im Ausrüstungspaket „VU Menschenrettung“ – zu finden im Downloadbereich auf der Homepage des OÖLFV:

VU Menschenrettung	Rettungswanne / Korbtrage	1	14
Seite 4/15	Ausgabe 01/22	Oö. LFV-RL FA 50	

Automatikspanngurt Quickloader 5 m / Seilratsche	1	2
Federkörner	1	0,1
Glassäge	1	1,7
Patientenschutzfolie weich	1	2
Set Patientenschutz hart	1	3,3
elektrische Schutzhandschuhe nach EN 60903 Klasse 0 und störlichtbogeengeprüft	1	1
Isolierendes Abdecktuch - Klasse 0 (1000 V) - nach EN 61112		
1x1m mit Halteklammern	1	1
Bereitstellungsplane	1	6
hydraulischer Rettungssatz mit Aggregat, Spreizer u. Schere	1	112,4
Rettungszylinder	1	19
Kettensatz	1	6
Schwelleraufsatz	1	11,69
Unterbausystem	4	32
Schutzdecken zum Abdecken von scharfen Kanten	1	7,8
Unterbaumaterial 10x10 ca. 60cm Länge	10	48
Sichtschutz (Mindesthöhe 1,50m Mindestbreite 5,00m)	1	2
Stützensystem zur Stabilisierung von Fahrzeugen in Seiten- und Dachlage	1	33
Rettungsplattform	1	43,7
2 Hebekissen 10 oder 12 bar, div. Verbindungsschläuche u. Armaturen, Pressluftflasche + Druckminderer	1	44

Frage: Reicht es aus, zur Deaktivierung des Hochvoltsystems (HV-System) lediglich die 12-Volt-Batterie abzuklemmen?

Antwort: Nein das ist nicht ausreichend, da der DC-DC Wandler aus der Hochvoltbatterie 12 V Bordspannung generiert (vergleichbar mit Lichtmaschine beim Verbrenner).

Frage: Warum kann ein Elektrofahrzeug nicht mit einem Notstromaggregat der Feuerwehr geladen werden, selbst wenn ein geeignetes Ladegerät verwendet wird?

Antwort: Grundsätzlich ist einmal anzumerken, dass es nicht zu unseren Kernaufgaben zählt, dass wir Personen mit einem „liegengebliebenen“ Elektrofahrzeug Starthilfe geben. Nachfolgend aber die fachliche Beantwortung der gestellten Frage.

Unsere Notstromaggregate arbeiten als sogenanntes IT-System (isoliertes Netz). Das bedeutet, sie haben keine Verbindung zu Erde. Das Ladegerät des Autos führt, je nach Qualität, vor dem Starten des Ladevorgangs einen Sicherheitscheck durch und prüft, ob eine funktionierende Erdung (PE-Leiter) vorhanden ist. Hier wird einen Erdungsfehler erkannt und der Ladevorgang nicht freigegeben. Es gibt jedoch Notladekabel, welche auch für IT-Systeme geeignet sind bzw. wo man die Erdungsprüfung deaktivieren kann.

Die Erdungsprüfung an sich ist jedoch ein wichtiges Sicherheitsmerkmal – siehe dazu [nextmove | Faktencheck: Stromschlagrisiko bei Elektroautos](#)

Frage: Daher welche Gefahr besteht: Störlichtbogen = Branddiensthandschuh, elektrischer Schlag = Isolierhandschuh.

Antwort: Grundsätzlich richtig, aber der Hersteller schreibt elektrischen Isolierschutzhandschuh vor, darüber können wir uns nicht hinwegsetzen. Daher verwenden wir in der aktuellen Baurichtlinie den störlichtbogen geprüften, elektrischen Isolierschutzhandschuh. Bei den früheren Modellen hätte es dafür einen Überhandschuh benötigt, damit kann man aber die Komponenten nicht mehr bedienen.

Frage: Können über die Abfrage auch ausländische Kennzeichen bzw. Zulassungen abgefragt werden?

Antwort: Nein – das geht aktuell nur über ein kostenpflichtiges System wie das Crash Recovery System und da auch nicht alle Länder. Auf europäischer Ebene wird jedoch an einer Lösung hierfür gearbeitet.

Frage: Sollten bereits im Vorfeld geeignete Quarantäneplätze im Pflichtbereich definiert werden?

Antwort: Die AB-Mulde Stützpunkte werden versuchen das Fahrzeug bei einer markenzugehörigen Fach-Werkstätte in Quarantäne zu stellen, denn nach ADR ist nur der erste Transport ein Nottransport.