

Horrorszenario auf ICE-Brücke

Rettungs- und Löscharbeiten in 65 Metern Höhe – Katastrophenschutzübung im Landkreis Coburg eine Herausforderung für alle Einsatzkräfte | Von Manfred Lorenz*

Vorbemerkung

Im Rahmen des Sicherheitskonzeptes für die ICE-Neubaustrecke VDE 8.1 wurde für die Tunnel an dieser Strecke sowohl eine Taktik für die Einsatzkräfte entwickelt und hinreichend geschult als auch die notwendige Technik beschafft. Die Tunnel wurden als Objekt beplant. Dies hat zur Folge, dass nur diese Bereiche nach der Alarmierungs-bekanntmachung beplant wurden.

Brücken sowie tiefe Geländeeinschnitte werden durch das Eisenbahn-bundesamt als freie Strecke eingestuft. Topographische und bauliche Unzulänglichkeiten finden zumindest bei der Erstalarmierung keine Berücksichtigung.

Übungsvorbereitung

Für die Übung wurden vom zweiköpfigen(!) Vorbereitungsteam nachfolgende Handlungsfelder definiert:

- ▶ **Feuerwehr:** Lage auf Sicht, Erkundung, Ordnung des Raumes, Definition Bereitstellungsraum, Veranlassung Nachalarmierung (ggf.), Abschnittsleitung Personenrettung/Brandbekämpfung
- ▶ **Rettungsdienst:** Erkundung, Ordnung des Raumes, Definition Behandlungsplatz/Transportplätze/Betreuung von Betroffenen, Abschnittsleitung Behandlungsplatz/Transportplätze/Betreuung von Betroffenen
- ▶ **THW:** Abschnittsleitung Bereitstellungsraum
- ▶ **ÖEL/Einsatzleitung:** Erkundung, Ordnung des Raumes,



Definition Einsatzleitung, Lage/Lagekarte, Einsatzplanung, Koordinierung der Einsatzkräfte, Veranlassung Nachalarmierung (ggf.), Dokumentation, Kommunikation zur FÜGK

- ▶ **FÜGK/Landratsamt:** Lage, Bürgertelefon, Pressebetreuung, Dokumentation, Bearbeitung von Anforderungen

Geplanter Ablauf der Übung

Die Übung wurde so realistisch wie möglich durchgeführt. Es gab kein Drehbuch. Der entsprechende Einheitsführer musste seine Einheiten anhand der vorliegenden Lage führen.

Kalte Lage

ICE Schnellfahrstrecke VDE 8.1, ICE-Neubaustrecke Erfurt-Ebensfeld. Befahrung im Begegnungsverkehr mit ICE-Zügen; ca. 600 bis 900 Reisende. Des Weiteren wird die Strecke auch mit Güterzügen

befahren werden. Die Talbrücke Froschgrundsee ist ein 798 Meter langes, zweigleisiges Eisenbahnüberführungsbauwerk in 65 Metern Höhe. Die Brücke hat mit dem Streckenausbau auf der Westseite eine Lärmschutzwand von zwei Metern Höhe, zwischen den Streckengleisen eine von einem Meter Höhe sowie eine feste Fahrbahn mit 4,7 Metern Gleisabstand erhalten. Die Zugänglichkeit zur Brücke ist nur über die Brückenköpfe an der Nord- und Südseite möglich. Das Brückenbauwerk befindet sich auf dem Gemeindegebiet Rödentel in der Nähe des Ortsbereiches Weißenbrunn vorm Wald. Die Zufahrt ist über die ST 2206 gesichert.

Warme Lage

Am 21.10.2017 befährt ein ICE aus Richtung Nürnberg kommend die Schnellfahrstrecke in Richtung Erfurt. Zur selben Zeit befindet sich ein Baupersonal einer externen Firma

auf der Eisenbahn-Talbrücke des Froschgrundsees und führt Wartungsarbeiten an den Lärmschutzwänden durch. Was dem Vorarbeiter und den Mitarbeitern nicht bewusst ist, dass sie sich nicht auf der für die Baumaßnahme gesperrten, sondern auf dem für den weiteren Fahrbetrieb freigegebenen Streckenteil befinden und von dort aus die Arbeiten durchführen.

Für den Zeitraum der Wartungsarbeiten ist von der DB eine geringe Geschwindigkeit auf der Talbrücke für den Baustellenbereich vorgeschrieben und auch entsprechend von der DB Leitstelle veranlasst. Aufgrund des Fehlverhaltens der

einer Rauchentwicklung und einem Brand im Bereich des Triebkopfes des ICE. Eine entsprechende Brandausweitung ist nicht auszuschließen. Um 09:32 Uhr wird über die ILS Coburg die Alarmierung gemäß Alarmplan VU Zug ausgelöst und die zuständige Bahnleitstelle informiert. Weitere Maßnahmen werden gemäß Notfallpläne DB, Einsatzkonzept Feuerwehr/Rettungsdienst und Hilfsorganisationen eingeleitet.

Dem Vorbereitungsteam war von Anfang bewusst, dass die Zufahrtsstraßen gesperrt werden müssen, damit diese Straßen nicht durch Zuschauer blockiert werden. Umgekehrt wollte man interessierten Besuchern dennoch die Möglichkeit eröffnen, die Übung hautnah zu verfolgen, da diese auch dazu dienen sollte, Einblicke in die Arbeiten und Aufgaben der Hilfsorganisationen zu gewähren.

Mit einem Shuttle-Bus wurden die Zuschauer von einem nahe gelegenen Parkplatz an den Froschgrundsee gebracht, wo sie die Übung von weitem mitverfolgen konnten. Details konnten sie dann in einem Zelt an vier Bildschirmen sehen, die von Kameras auf der Brücke übertragen wurden. Ziel dieser Aktion: Interesse an der Tätigkeit zu wecken und diese dem Zuschauer „näher“ zu bringen, um so für den Dienst in den Hilfs- und Rettungsorganisationen zu werben.

Ablauf Übung

Um 09:32 Uhr erfolgte die Alarmierung der Übung zu dem genannten Einsatzstichwort VU Zug für den Rettungsdienst und die Feuerwehr sowie die Verständigung der DB-Leitstelle mit Anforderung des Notfallmanagers durch die ILS Coburg.

Nach der ersten Lage auf Sicht und den Rückmeldungen der eintreffenden Einsatzkräfte stellte sich das Szenario wie angenommen ein.

Erstmaßnahme an der Einsatzstelle war die Erkundung der Brückenköpfe der 798 Meter langen Talbrücke. Hierbei stellte sich schon heraus, dass sich die Einsatzstelle auf mindestens 2 Einsatzabschnitte an der Talbrücke aufteilt. Die Schwerpunkte lagen in der Personenrettung und Betreuung der Reisenden am



Südkopf der Talbrücke. Am Nordkopf war aufgrund der Rauchentwicklung und des Unfalls mit dem Baupersonalfahrzeug die technische Hilfeleistung mit Personenrettung und Brandbekämpfung der Einsatzschwerpunkt.

Wegen der weiträumigen und nur über die Brückenköpfe zugänglichen Einsatzstelle wurde in Absprache mit dem stellv. KBR, dem Einsatzleiter Rettungsdienst und dem örtlich zuständigen KBM festgestellt, dass ein geordnetes Zusammenwirken der Einsatzkräfte am Einsatzort wesentlich erleichtert wird, wenn der Artikel 15 BayKSG angewandt wird. Nach Rücksprache mit dem Ansprechpartner der FÜGK wurde

Die Kameras waren hautnah dabei und übertrugen die Bilder der Einsatzübung zur Mitverfolgung auf vier Bildschirmen.

Bild re.: Am Triebkopf des ICE wurde Rauchentwicklung simuliert. *Der Autor ist Kreisbrandrat des Landkreises Coburg. Aufn.: Übungsleitung.



Für das Gelingen der Katastrophenschutzübung sorgte die gute Zusammenarbeit aller Einsatzorganisationen.

ein ÖEL ca. 30 Minuten nach der Erstalarmierung bestellt.

In der ersten Phase des Einsatzes wurden bereits durch den örtlich zuständigen KBM weitere Einsatzkräfte nachalarmiert, um ein Erreichen des verunglückten Zuges zu ermöglichen.

Hierzu wurden speziell 2 Tunnelbasiseinheiten (TBE) aus den Landkreisen Coburg und Sonneberg (Thüringen) alarmiert. Diese TBE verfügen über jeweils einen GW-L Bahn mit der entsprechenden Ausrüstung, wie Rollpaletten, Schleifkorbtragen und Langzeitatmer. Diese Einheiten verfügen auch über geschultes Personal, das insbesondere über die Einsatztaktik an ICE, aber auch über allgemeines

Vorgehen an Bahnanlagen besonders ausgebildet ist.

Nach der Bestellung des ÖEL wurde die Einsatzstelle in verschiedene Einsatzabschnitte aufgeteilt, die wie folgt strukturiert wurden:

► **Brückenkopf Nord:** Personenrettung mit Brandbekämpfung und technische Hilfeleistung, Betreuung und Versorgung der Verletzten und betroffenen Personen in diesem Bereich. Als Unterabschnitt wurde eine Lange Wegestrecke für den Löschangriff aufgebaut

► **Brückenkopf Süd:** Personenrettung und Betreuung der 100 Reisenden von der Talbrücke mit der Versorgung der durch die eingeleitete Notbremsung und den Aufprall des ICE auf das Baufahrzeug verletzten Reisenden.

► **Notunterkunft:** Einrichtung einer Betreuungsunterkunft der unverletzten Reisenden mit Ansprechpartnern der PSNV, Bereitstellungsraum für die Hilfs- und Rettungskräfte

Die örtliche Einsatzleitung bezog das Gebäude des Wasserwirtschaftsamtes in der Nähe der Talbrücke und hatte hier die besten Voraussetzungen für die Koordination der verschiedenen Einsatzabschnitte und die Kommunikation mit der FügK.

Nach der anfänglichen Chaosphase konnte in Zusammenarbeit der Fachbereiche sehr schnell eine Struktur auch in der örtlichen Einsatzleitung hergestellt werden. Es

wurden alle Bereiche vom S1-S4 mit Führungskräften und Führungsassistenten besetzt. Die verschiedenen Fachberater von der DB, Wasserwirtschaft, Ansprechpartner der Bundes- und Landespolizei sowie die Gemeindevertreter waren ebenfalls in der örtlichen Einsatzleitung mit angesiedelt.

Die notwendige Pressebetreuung wurde durch den Pressesprecher des Landratsamtes Coburg sichergestellt. Die FügK, die KomFü sowie das Bürgertelefon im Landratsamt Coburg wurden alarmiert und waren rasch arbeitsbereit. Sie waren aber nur bedingt in die Übung mit einbezogen.

Fazit

Zusammenfassend kann festgestellt werden, dass es nicht ausreichend ist, lediglich die Tunnel auf der ICE-Neubaustrecke zu beplanen, sondern dass Brücken, höhere Aufschüttungen (Bahndamm) und größere Geländeeinschnitte in eine gesonderte Projektbeplanung mit einbezogen werden müssen. Dies betrifft sowohl die Erstalarmierung nach der ABek als auch die Erstellung von Sonderplänen im Katastrophenschutz.

Besonders zu erwähnen ist, dass der Übungserfolg und die notwendigen Erkenntnisse aus der Übung heraus vor allem auf die gute Zusammenarbeit der verschiedenen Einsatzorganisationen, auch länderübergreifend, zurückzuführen sind. □