



Der Tunnelspezialist

Mit 138 Metern Länge – zwei Dieselloks und fünf Wagen – ist der in Würzburg stationierte Rettungszug der Deutschen Bahn das größte Fahrzeug dieser Art in Bayern. Ausgestattet mit Geräten zur technischen Hilfeleistung, Brandbekämpfung und Patientenversorgung kommt er auf der ICE-Strecke Würzburg-Fulda zum Einsatz.

Von Florian Fastner, BF Würzburg*

Zwei Dieselloks mit spezieller Technik steuern den Rettungszug. Aufnahmen: Autor.

Das Konzept

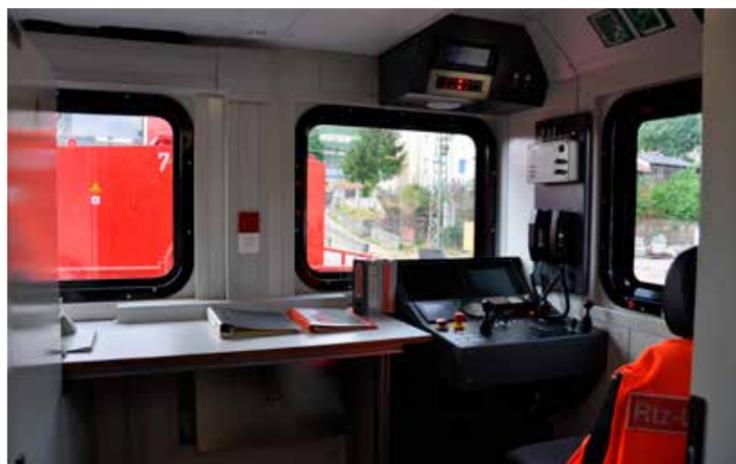
Die Deutsche Bahn hat sieben Rettungszüge für jeweils 11,5 Millionen Euro entlang der Schnellfahrstrecken Hannover Würzburg und Mannheim Stuttgart stationiert. Für 80 Millionen Euro werden derzeit die roten Retter von der Bahn durch neue Züge ersetzt. Haupteinsatzgebiete sind in erster Linie mögliche Zugangslücke im Tunnel, aber auch bei Einsätzen außerhalb eines Tunnels kann der Rettungszug (RTZ) zum Einsatz kommen. Bei gefährlichen Ereignissen in Tunneln werden von der DB-Notfallleitstelle neben den zuständigen örtlichen Einheiten von Feuerwehr und Rettungsdienst die zwei nächstliegenden RTZ alarmiert. Neben Würzburg sind dies die Standorte in Fulda, Kassel, Hildesheim, Stuttgart und Mannheim. Ein Zug dient als Reserve und Tauschfahrzeug. Die alarmierten Züge fahren immer von beiden Seiten die Einsatzstelle an und unterstützen die Einsatzkräfte vor Ort.

Auf der Einsatzstrecke des Würzburger RTZ befinden sich 20 Tunnelanlagen. Darunter ist auch der Landrücken-Tunnel, mit knapp 11 Kilometern Deutschlands längster Eisenbahntunnel.

So kommt der Rettungszug zum Einsatz

Bei Alarm wird der Rettungszug vom Löschzug der Berufsfeuerwehr Würzburg besetzt. Dabei werden das Personal und spezielle Langzeit-Atemschutzgeräte benötigt. Die restliche Ausrüstung ist bereits einsatzbereit im Zug verladen. Stationiert ist der RTZ am Würzburger Hauptbahnhof. Von dort wird im Alarmfall auch ausgerückt. Nach dem Eintreffen am Zug hat jede Einsatzkraft eine genau definierte Aufgabe, die sich durch die Funktion auf dem Löschzug ergibt. So übernehmen beispielsweise

der Leitungsassistent des ELW und der Maschinist der Drehleiter die Besetzung der Funkarbeitsplätze im Transportwagen 1. Ein Einsatzleiter der Berufsfeuerwehr koordiniert als »Rettungszugführer« die Arbeit der Einsatzkräfte im Rettungszug. Zusätzlich zu den Feuerwehrkräften finden sich ebenfalls Mitarbeiter des Rettungsdienstes sowie zwei Notärzte am Zug ein und besetzen den Sanitätswagen. Zwei Lokführer, die rund um die Uhr in Bereitschaft sind, vervollständigen das Team. Nach einer kurzen Abfahrtskontrolle startet dann der Rettungszug in den Einsatz. Während der Anfahrt kann bereits



Der Zug kann vom Triebwagenführer aus dem gasdichten Transportwagen 1 gesteuert werden.



über Funk Kontakt mit den Kräften vor Ort aufgenommen werden. So wird das weitere Vorgehen abgestimmt. Bei einem Einsatz im Tunnel kann der RTZ in die Röhre einfahren. Zur Kontrolle der Außenbedingungen stehen ihm hierfür Wärmebildkameras sowie Gasmess- und Temperatursensoren zur Verfügung. Zudem ist in den Wagen, in denen sich Personen aufhalten, eine außenluftunabhängige Atemluftversorgung gewährleistet. Der Atemluftvorrat reicht aus für ca. 60 Personen für mindestens 6 Stunden. Ist der Einsatzort im Tunnel erreicht, verlassen die Feuerwehrkräfte über eine Luftschleuse den Transportwagen und können Verletzte retten oder technische Rettungsmaßnahmen einleiten. Betroffene und verletzte Personen können über eine Luftschleuse in den Sanitätswagen gebracht werden, wo sie vom Rettungsdienst noch vor Ort versorgt werden. Zusätzlich besteht die Möglichkeit, mit der zweiten Lok und dem Transportwagen II die Verletzten im Pendelverkehr aus dem Tunnel zu fahren. Zur Sicherstellung der Funkverbindung zwischen der Abschnittsleitung

am Tunnelportal und der Einsatzstelle stehen der Besatzung zwei akkubetriebene Überleiteneinrichtungen zur Verfügung, die am Tunneleingang positioniert werden.

Die Technik

Angetrieben wird der Zug von zwei Dieselloks mit einer Leistung von jeweils 1.000 kW. Die Loks befinden sich an der Spitze und am Ende des Zuges und wurden speziell auf die Bedürfnisse des Rettungszuges angepasst. Eine Besonderheit: Beide Transportwagen sind mit einem Steuerstand ausgerüstet. Der Lokführer kann vom Transportwagen aus den Zug auch in einem verrauchten Tunnel sicher steuern, die Führerstände der Loks sind nämlich nicht gasdicht ausgeführt.

Der Transportwagen 1 wird von der Feuerwehr besetzt. In ihm befinden sich eine umfangreiche Atemschutz-ausrüstung samt Ersatzflaschen, ein Funktisch mit zwei Sitzplätzen sowie der Steuerstand für den Zug. Hinzu kommt eine Luftschleuse um beim Verlassen des Zuges einen Eintritt von gasförmigen

Schadstoffen zu verhindern. Dies wird durch einen Überdruck im Zug sichergestellt. Zudem ist der Wagen mit einer unabhängigen Luftversorgung ausgestattet.

Der Gerätewagen stellt einen Rüstwagen in Großformat dar. Allerdings wurde Wert darauf gelegt, dass feuerwehrlübliche Geräte zum Einsatz kommen, um den Schulungsaufwand zu reduzieren. So findet man von hydraulischen Rettungsgeräten angefangen, über Trennschleifer bis hin zu Mehrzweckzügen und Material zur Brandbekämpfung eine umfangreiche Ausstattung vor. Der überwiegende Teil der Ausrüstung befindet sich auf Rollwägen. Über Rampen oder einen Kran können diese schnell entladen werden. Der Transport auf den Gleisen kann dann über Schienenrollwägen erfolgen, die seitlich entnommen werden können.

20.000 Liter Wasser und 370 Liter Schaum werden im Löschmittelwagen mitgeführt. Über eine eingebaute Pumpe kann das jeweilige Löschmittel an die Einsatzstelle gefördert werden. Um den Aufbau zu beschleunigen sind über die komplette Länge des Zuges zwei

Bild li.: Eine Vielzahl an technischen Geräten und Ausrüstung zur Brandbekämpfung stehen den Feuerwehrkräften zur Verfügung; Bild re.: Die eingebaute Pumpe kann über zwei B-Abgänge die mitgeführten 20.000 Liter Wasser zur Einsatzstelle befördern.

Bild li.: Die Patienten können liegend im Sanitätswagen behandelt werden; Bild re.: Zur Aufbereitung der unabhängigen Atemluftversorgung, stehen CO₂ Absorber in den Transportwägen zur Verfügung.





Bild li.: Mit Rollwagen können Geräte oder Verletzte auf den Schienen transportiert werden; Bild re.: An zwei Funkarbeitsplätzen wird die komplette Kommunikation mit den Rettungseinheiten abgewickelt.

Der Rettungszug ist auf den Gleisanlagen des Würzburger Hauptbahnhofes stationiert.

B-Löschleitungen bereits fest installiert. Im Einsatz kann somit direkt von der Zugspitze aus der Löschangriff starten, hierfür steht ausreichend Schlauchmaterial im Zug zur Verfügung.

Im **Sanitätswagen** können bis zu 19 Verletzte liegend behandelt werden. Hierfür stehen den Rettungsdienstkräften notfallmedizinische Ausrüstungen zur Verfügung. Diese entsprechen der Ausstattung mehrerer Rettungswagen. Ebenso wie die Transportwagen verfügt auch dieser Wagen über eine autarke Luftversorgung und eine Schleuse.

Der **Transportwagen 2** wird vom Rettungsdienstpersonal besetzt und dient zusammen mit der Lok 2 als Pendelteil zwischen Tunnelportal und Einsatzstelle. Im Wagen ist Platz für 18 liegend verletzte Personen. Im Einsatz können die Verletzten vom Sanitätswagen durch einen gasdich-

ten Übergang in den Transportwagen gebracht und anschließend aus dem Tunnel gefahren werden. Weiterhin können mit dem Wagen weitere Einsatzkräfte in den Tunnel gebracht werden.

Die Ausbildung

Mehrmals im Jahr wird mit dem Rettungszug trainiert. Im Mittelpunkt stehen hierbei nicht nur die Abläufe an der Einsatzstelle, sondern auch die kompletten organisatorischen Prozesse vor und während der Einsatzfahrt. Um ein einheitliches Vorgehen zu gewährleisten kommen hierzu Checklisten zum Einsatz, die von den einzelnen Fahrzeugbesatzungen abgearbeitet werden. Für die Führungskräfte findet darüber hinaus regelmäßig ein computerbasiertes Simulationstraining statt. Zusammen mit den Lokführern wer-

den auch hier die kompletten Abläufe trainiert. Zusätzlich werden die Freiwilligen Feuerwehren aus der Region im Außenbereich des Zuges mit in die Ausbildung integriert um eine reibungslose Zusammenarbeit zu gewährleisten..

Einsätze

Echte Einsätze, bei denen verletzte Personen aus einem Tunnel gerettet werden mussten, gab es in der über 25-jährigen Geschichte des Würzburger Rettungszuges bisher keine. Die letzten Alarmierungen datieren aus den Jahren 2008 wegen eines verunglückten ICE im Landrücken-Tunnel mit 23 verletzten Passagieren und aus dem Jahr 2010. Hier wurde im Neuberg-Tunnel im Landkreis Würzburg ein ICE geräumt. Die Reisenden mussten im Tunnel in einen anderen Zug umsteigen. □

