

Großübung: Einsatz im brennenden ICE

Vaihingen (mr). Ein solch groß angelegtes Übungsszenario hat es im Kreis Ludwigsburg seit Jahren nicht mehr gegeben:

Hunderte Einsatzkräfte haben in der Nacht zum Sonntag an der ICE-Strecke bei Vaihingen die Rettung von Fahrgästen aus einem brennenden Zug geprobt. Ein Praxistest für den Einsatzplan, der im Ernstfall die Arbeit aller Retter koordinieren soll.

Samstagabend kurz vor Mitternacht. Notfall auf der Schnellbahntrasse Mannheim - Stuttgart. Im Bistro eines ICE ist Feuer ausgebrochen. Als dem Zugführer das Feuer gemeldet wird, befindet sich der ICE gerade im Marksteintunnel auf Vaihinger Markung. Der Zugführer alarmiert die Notfalleitstelle in Karlsruhe, die wiederum alarmiert die Feuerwehr. Während bei Feuerwehr, Polizei und Rettungskräften der Alarm eingeht, versucht der Zugführer noch den ICE aus dem Tunnel zu bekommen. Das gelingt ihm nur teilweise. Als der Zug zum Stillstand kommt, befindet sich der Triebkopf kurz hinter dem Tunnelportal Ost, die restlichen Wagons sind noch im Tunnel.

Im Zug sind rund 150 Fahrgäste, darunter 24 Verletzte. Glücklicherweise war dies kein Ernstfall, sondern das Szenario für eine groß angelegte Katastrophenschutzübung in der Nacht von Samstag auf Sonntag. Im Marksteintunnel übte das Landratsamt Ludwigsburg in Zusammenarbeit mit sämtlichen Einheiten der polizeilichen und nichtpolizeilichen Gefahrenabwehr unter dem Namen „Subvento“ für den Ernstfall.

„Die Vorbereitungen für diese Großübung laufen seit Anfang dieses Jahres“, sagte Kreisbrandmeister Andy Dorroch vorab in seiner Einführung für die Presse und geladene Ehrengäste, unter denen sich auch der Vaihinger Oberbürgermeister Gerd Maisch befindet. Die Übung sei jedoch keine Schauübung, betont der Kreisbrandmeister, sondern diene der Erprobung und kritischen Beurteilung des Einsatzplans „Schienenunfälle im Landkreis Ludwigsburg“. Ein Einsatzplan, den der Kreisbrandmeister derzeit mit allen betroffenen Kommandanten im Kreis Ludwigsburg erstellt. Er soll für alle Rettungs- und Hilfsorganisationen sowie für die Landes- und Bundespolizei eine allgemeinverständliche Anleitung bei derartigen Einsätze sein. In dem Plan wird beispielsweise die gleichartige und zielgerichtet Alarmierung von Rettungsdiensten, Feuerwehren und allen weiteren Hilfskräften geregelt. Es werden klar strukturierte Wegbeschreibungen erstellt oder für den Fall der Fälle Treffpunkte in der Nähe von potenziellen Unglücksorten erstellt sowie Bereitstellungsräume für nachrückende Einheiten vorbereitet. Neu und besonders wichtig, so Dorroch: Es sei eine gemeinsame Einsatzleitung aller beteiligten Organisationen vorgesehen. Durch diese könnten die Bedürfnisse der einzelnen Organisationen besser berücksichtigt und koordiniert werden.

Durch die Großübung „Subvento“ solle die Praxistauglichkeit dieses Einsatzplans getestet werden, damit falls notwendig nachgebessert werden könne. Daher ist bei der Übung in der Nacht auf Sonntag auch lediglich das Unglücksszenario vorgegeben. Wie die Übung im Detail abläuft, bleibt den

Entscheidungen und dem Vorgehen der Einsatzkräfte überlassen. Die gemeinsame Einsatzleitung ist in der Vaihinger Feuerwache. Während von dort aus Landes- und Bundespolizei, der leitende Notarzt, der organisatorische Leiter der Rettungsdienste, die der für die bahneigenen Rettungszüge zuständige Bahnmitarbeiter sowie THW und Notfallseelsorge gemeinsam den Einsatz koordinieren, sind die Einsatzkräfte am Marksteintunnel angelangt. Der Strom der Oberleitungen ist abgestellt, die Leitungen sind geerdet. Die nicht verletzten Reisenden wurden bereits aus dem Zug evakuiert.

Während der Löschtrupp der Feuerwehr den Brand bekämpft, dringt der Atemschutztrupp in den brennenden und stark verrauchten Bistrowagen vor und sucht nach Verletzten. Damit die Situation möglichst realistisch ist, sind die Sichtfelder der Atemschutzmasken abgeklebt und die Einsatzkräfte robben blind durch die Gänge des betroffenen Wagons und suchen jeden Winkel nach Verletzten ab.

Während zwei Feuerwehrmänner einen bewegungsunfähigen Reisenden mit gebrochenem Bein auf einem Tragetuch durch den ICE Richtung Ausgang ziehen, ist ein anhaltender Piep-Ton zu hören. Der bedeutet, dass die Atemluft in den Flaschen der betroffenen

Feuerwehrleute knapp wird. Bei einem geht sie schließlich ganz aus, noch bevor die Zugtüre erreicht ist. Im Ernstfall wäre es für ihn jetzt kritisch geworden.

Mittlerweile ist es kurz nach zwei Uhr. Die Einsatzkräfte am Unglücksort arbeiten mit Hochdruck. Die Rettungszüge der Bahn aus Mannheim und Stuttgart sind am Tunnel eingetroffen. Weil es dort kein Löschwasser gibt, hat die Feuerwehr eine mehrere Kilometer lange Leitung von einem Hydranten in der Nähe der Feuerwache ans Westportal des Tunnels gelegt. In der gemeinsamen Einsatzleitstelle in der Vaihinger Feuerwache wird konzentriert koordiniert. „Die Betroffenen vor Ort werden gut versorgt“, gibt Kreisbrandmeister Dorroch einen ersten Zwischenbericht. Dennoch habe er den Eindruck, es könne noch etwas schneller gehen. Dass die Atemluft ausgeht, hätte nicht passieren dürfen. Auch die Kommunikationswege seien noch ausbaufähig. So stünde beispielsweise eine weitaus größere Zahl an Rettungswagen zur Verfügung als an die Einsatzleitstelle gemeldet worden wäre. Doch genau um solche und andere Schwachstellen herauszufinden, ist die Großübung „Subvento“ gedacht: damit im hoffentlich nie eintretenden Ernstfall alles reibungslos läuft.

Zu Übungszwecken wird weiter gelöscht und geborgen. Bis maximal vier Uhr nach Winterzeit. Dann war und musste die Großaktion im Schienenbereich beendet sein, weil ab 5.45 Uhr die während der Übung gesperrte Schnellbahntrasse wieder freigegeben werden muss.

Die Auswertung der hochkomplexen und umfangreichen Übung wird die Hilfsorganisationen noch bis Jahresende beschäftigen, teilt gestern Nachmittag die Kreisverwaltung mit. Die von Beobachtern der einzelnen Organisationen gewonnenen, sehr hilfreichen Erkenntnisse sollten nun in das Einsatzkonzept „Schienenunfälle im Landkreis Ludwigsburg“ einfließen.

Quelle: Vaihinger Zeitung