

»Person unter Zug«

**ICE-Neubaustrecke von Ebsfeld nach Erfurt –
Katastrophenschutzvollübung am Tunnelbauwerk
Eierberge.** | Von Dipl.-Ing. Timm Vogler*

Im Dezember dieses Jahres wird eine Lücke auf der Hochgeschwindigkeitstrasse von Italien nach Skandinavien geschlossen. Die 107 Kilometer lange Neubaustrecke von Ebsfeld nach Erfurt ist in ihrer baulichen Ausführung eine Meisterleistung der Ingenieurbaukunst. Der Wechsel von Brückenbauwerken und Tunneln, in anspruchsvollen topografischen Lagen, stellt die an der Strecke befindlichen Feuerwehren und Rettungsdienste vor große Herausforderungen. Der Teilabschnitt Verkehrsprojekt Deutsche Einheit »VDE 8.1« zwischen Ebsfeld und Erfurt besteht aus insgesamt 22 Tunnel- und 29 Brückenbauwerken quer durch den Thüringer Wald. Hier werden ab Dezember 2017 ICE-Züge mit bis zu 300 Stundenkilometern im Begegnungsverkehr die Strecke München-Berlin in weniger als 4 Stunden bewältigen. Aber auch eine große Anzahl an Güterverkehr ist eingeplant. In Bayern sind die

Landkreise Lichtenfels, Coburg und die Stadt Coburg von diesem Teilabschnitt betroffen. Neben 11 Brücken (Länge bis zu 900 Meter) sind auch 8 Tunnelbauwerke im Zuständigkeitsbereich bayerischer Feuerwehren verbaut.

Am 23. September 2017 wurde durch eine Katastrophenschutzvollübung am Tunnel Eierberge das für die neue ICE-Trasse über Jahre erarbeitete Konzept der Gefahrenabwehr erprobt. Im Nachfolgenden wird auf die Organisation der Übungsleitung und den Aufbau und Ablauf innerhalb der örtlichen Einsatzleitung bis hin zur Ebene der Abschnittsleiter eingegangen. Auf die vielen anderen Mosaiksteine eines solchen Mammutprojektes, wie beispielsweise die Darstellung von Aufbau und Funktionsweise der Führungsgruppe Katastrophenschutz am Landratsamt Lichtenfels, der komplette Bereich der Presse- und Medienbetreuung sowie das Betreuungs- und Informationskonzept der politischen Vertreter und Fachbesucher kann in diesem Bericht aus Kapazitätsgründen nicht näher eingegangen werden.

Der Tunnel Eierberge hat eine Gesamtlänge von 3.756 Metern und verfügt nur über eine Tunnelröhre, die im Begegnungsverkehr befahren wird. Die Höhe des Fahrdrabes beträgt 5,30 Meter und die größte zulässige Geschwindigkeit beträgt 300 Stundenkilometer. Der Tunnel Eierberge verfügt neben dem Süd- und Nordportal über drei Notausgänge und somit stehen den Einsatzkräften im Schadensfall insgesamt fünf Rettungsplätze zur Verfügung.

Als Übungsszenario wurde ein

technischer Defekt, einhergehend mit einem Brandereignis in einem von der Deutschen Bahn bereitgestellten Regionalzug dargestellt, aufbauend auf der Grundlage der Ausarbeitung durch die Arbeitsgruppe »Tunnelbrandbekämpfung« der vfdB aus dem Jahr 2000. Bei diesem Übungsszenario befanden sich 95 Reisende im Zug, z.T. als Rollstuhlfahrer oder mit Kinderwagen, die als Statisten und Verletztendarsteller fungierten und auf drei Doppelstockwagen verteilt wurden. 16 Personen dieser Gruppe konnten den Zug auf Grund simulierter schwerer Verletzungen nicht selbstständig verlassen und benötigten die Hilfe der Feuerwehr, die, mit Langzeitatenschutzgeräten sowie mit tunnelspezifischen Lösch- und Warngeräten ausgerüstet, den primären Einsatz durchführte. Die Übungsleitung entschied sich, aus Kostengründen auf die Mitnahme von Brandfluchthauben für die Betroffenen zu verzichten, was im Realfall als wichtige Maßnahme greifen würde. Dies wurde den Einsatzkräften im Vorfeld mitgeteilt.

Für die Gesamtplanung dieses umfangreichen Szenarios wurde eine zentrale Übungsleitung eingerichtet. Diese startete mit ihrer konkreten Planung Anfang Mai 2017. Damit die Übung in einer so kurzen Planungszeit (5 Monate) den Anforderungen und Erwartungen standhalten konnte, war ein strukturiertes Leitungsgefüge eine maßgebliche Grundvoraussetzung.

Als Gesamtübungsleiter wurde Kreisbrandinspektor *Ottmar Jahn* aufgrund seiner langjährigen Tä-

tigkeit als erfahrener Einsatz- und Übungsleiter bestellt. Hierbei wurde er von *Achim Liesaus*, Sachgebietsleiter Öffentliche Sicherheit und Ordnung am Landratsamt Lichtenfels, in allen Belangen bestens unterstützt. Die beiden Übungsleiter entschieden sich vom Grundsatz her, die Planung auf Basis einer Stabsarbeit mit Fachberaterunterstützung durchzuführen. Damit alle zu erledigenden Aufgaben termingerecht geplant, abgearbeitet und final entschieden werden konnten, wurden Arbeitsblätter erstellt, die unter anderem eine ToDo Liste, ein Drehbuch, Kontaktdaten, Personaleinsatzplanung und weitere Themen beinhalteten.

Die Übungsleitung erreichte ihr gestecktes Ziel in 23 Abstimmungsterminen, erarbeitete einen Aufgabekatalog mit insgesamt 257 Teilaufgaben, die vor Beginn der Übung zu 100 Prozent abgearbeitet wurden, beschloss 65 Maßnahmen und erstellte ein Drehbuch mit 142 Einträgen.

Eine besondere Herausforderung stellten die Themen Planung einer realistischen Übung, Erstellen eines detaillierten Drehbuches, Bereitstellen der 95 geschminkten »Reisenden« und eine vollumfassende Verpflegung für alle Beteiligten sowie Gäste und Presse dar.

Insgesamt beinhaltete die Planung die Versorgung von 1.200 Personen mit Essen und Getränken, dabei wurden auch Vegetarier berücksichtigt. Alle Mitglieder des Übungssteams sowie die Gäste, Fachbesucher und Pressevertreter waren mit einer pinkfarbenen Warnweste ausgestattet, um sich von allen anderen Beteiligten zu unterscheiden.

Aus Sicht der Übungsleitung wurde als Resümee die Katastrophenschutzvollübung, unterteilt in Übungsplanung und Einsatz, wie folgt beurteilt:

Die Übungsleitung und das Übungsteam waren mit einem fachlich kompetenten und überaus engagierten Team besetzt. Trotz aufwändiger und minuziöser Vorplanung, kam es auf Grund von Kommunikationsproblemen zu einer zeitlichen Verschiebung in der Abfolge von rund 40 Minuten (verspätete Alarmierung). Der weitere Ablauf gemäß

Drehbuch erfolgte störungsfrei.

Die Durchführung des Einsatzes deckte trotz intensiver Ausbildung und konkreter Abstimmung Verbesserungspotentiale auf. Dennoch ist die Übung als voller Erfolg zu bewerten, da der Einsatz im Tunnel sowie die Größenordnung der Geschehnisse mit dem Tagesgeschäft der beteiligten Organisationen keineswegs vergleichbar war. Die Übung sowie die komplette Abwicklung mit den jeweiligen Ergebnissen werden detailliert von Übungs- und Einsatzleitung in einer Informationsmappe zusammengefasst und den Beteiligten zur Verfügung gestellt.

Einsatzübungen in dieser Größenordnung fanden bislang im Landkreis Lichtenfels nicht statt. Ergänzend ist die Gefahrenabwehr in den Tunnelbauwerken entlang der NBS VDE 8.1 eine ganz neue Herausforderung. In den vergangenen fünf Jahren erarbeiteten verschiedene Arbeitsgruppen gemeinsam das grundlegende Einsatzkonzept zur Ereignisbewältigung in Tunnelbauwerken. Das Hauptziel der Übung war das Überprüfen, ob die theoretischen Ansätze auch praxistauglich eingestuft werden können. Während des zukünftigen Fahrbetriebs stehen solche großen Zeitfenster den Rettungskräften für Übungen nicht mehr zur Verfügung. Bei diesen Einsatzübungen greifen verschiedene Einsatzkonzepte aller beteiligten Organisationen ineinander, welche gemeinsam erprobt, getestet, aktualisiert, ergänzt und verfeinert werden sollen.

Die gesamte Alarmierungsplanung in ELDIS, das Einsatzkonzept sowie die Struktur der örtlichen Einsatzleitung für den Bereich der bayerischen Tunnelbauwerke wurden nach den Vorgaben des Bayerischen Katastrophenschutzgesetzes, des Bayerischen Feuerwehrgesetzes sowie auf der Grundlage der »Dienstanweisung für die Führungsgruppe Katastrophenschutz und Örtlicher Einsatzleiter des Landratsamtes Lichtenfels« aufgebaut. Die Festlegung der Grundstruktur der Führungsgruppe Katastrophenschutz (FüGK) sowie der Örtlichen Einsatzleitung (ÖEL) erfolgte ebenfalls im Vorfeld mit Unterstützung



der Staatlichen Feuerwehrschiele Geretsried.

Sowohl die Mitglieder der FüGK als auch die Mitglieder der ÖEL und der UG-ÖEL erarbeiteten sich in mehreren Sitzungen ein einvernehmliches und abgestimmtes Führungskonzept. Alle Vertreter der Blaulichtorganisationen sowie alle beteiligten Behördenvertreter und sonstigen Stellen wurden hierbei von Anfang an in den Abstimmungsprozess mit einbezogen.

Die Alarmierungsplanung in ELDIS sieht grundsätzlich vier Einsatzstichwörter für den Echtbetrieb der Hochgeschwindigkeitsstrecke vor.

- Einsatzstichwörter 1: »BMA-Alarm« (jeder Notausgang ist mit einer kompletten Brandmeldeanlage nach DIN 14675 ausgestattet)
- Einsatzstichwörter 2: »Person unter Zug«
- Einsatzstichwörter 3: »Technischer Defekt am Zug oder am Tunnelbauwerk, Zug steht im Tunnel«
- Einsatzstichwörter 4: »Großes Schadensereignis im Tunnelbauwerk, egal, ob Brand- oder THL-Ereignis«

Im Vorfeld wurde seitens der zuständigen Kreisverwaltungsbehörde entschieden, bei Vorliegen des

Bild o.: Registrierung, Behandlung und Versorgung von Verletzten; Bild u.: Behandlungszeit des Rettungsdienstes.

Bild o.: Simulierte Rauchentwicklung am Triebkopf durch technischen Defekt; Bild u.: Rettung von Fahrgästen.
*Der Autor ist Kreisbrandrat des Landkreises Lichtenfels.
Aufn.: Übungsleitung.





Stab	S1	S2	S3	S4	S5	S6	
Name	Ottmar Achm	Gerhard Liesaus	Gerhard Eifein	Thilo Kraus	Manfred Peikner	Achim Liesaus	Tobias Eismann
Aufgabe	Übungsleiter	Personal, Innerer Dienst	Lage, Doku	Einsatz	Versorgung	Presse, Medienarbeit	Information, Kommunikation
Berater	DB Netz AG	DB Netz AG	Polizei	ILS	Bundespolizei	Bundespolizei	Bundespolizei
Name	Klaus Herbst	Tobias Spörlein	Jürgen Hagele	Peter Kunzelmann	Peter Wolf	Peter Boysen	Gerhard Englert
Aufgabe	Bahnrelevante Themen	Bahnrelevante Themen	Vertreter Landpolizei	Leitstellenabwicklung	Themen Bundespolizei	Bereitstellung „Störer“	Ständiger Vertreter im Stab
Weitere Informationen	Beobachter	Technik	Betreuer Gäste und Medien	Verletzten-darsteller	UG Übungsleitung	weitere	Digitalfunkgruppen
Anzahl	22	6	4	95	3	6	4 TMO
Aufgabe	Beurteilung Einsatzabwicklung, ÖEL und FuGK	Rauch- und Feuer-simulation	Fachliche Betreuung	Realistische Darstellung der Reisenden	Sicherstellung der Kommunikation zwischen Übungsleitung, Beobachter, Technik, Betreuer	Unterstützung Stab, Verteilung Handouts, etc.	Hierfür wurden TBZ – Gruppen von Bayern bei der AS BY beantragt

Bild 1.: Blick auf einen der fünf Rettungsplätze; Bild r.: Die wichtigsten Eckdaten im Überblick.

Einsatzstichwortes 4 »Großes Schadensereignis im Tunnelbauwerk« nach Bestätigung der örtlichen Situation durch die ersteintreffenden Einsatzkräfte sofort ein Schadensereignis nach Art. 15 BayKSG oder den Katastrophenfall festzustellen und nach dem Bayerischen Katastrophenschutzgesetz entsprechend vorzugehen sowie die entsprechende Führungsorganisation unverzüglich einzusetzen.

Dem Örtlichen Einsatzleiter (ÖEL) wurde gemäß der »Dienst-anweisung für die Führungsgruppe Katastrophenschutz und Örtlicher Einsatzleiter des Landratsamtes Lichtenfels« rechtlich die Möglichkeit eingeräumt, dass er bei Bedarf Einsatzabschnitte und geeignete fachliche Leiter für diese Einsatzabschnitte im Bereich der Tunnelbauwerke der VDE 8.1 festlegen kann. Der Umfang der zuzuteilenden Befugnisse für diese Einsatzabschnittsleiter steht im fachlichen Ermessen des Örtlichen Einsatzleiters. Dies bedeutet in der Praxis, dass es pro Rettungsplatz und auf dem zentralen Bereitstellungsraum jeweils einen Gesamteinsatzleiter für alle eingesetzten Einheiten gibt, der sowohl Weisungsbefugnis gegenüber allen eingesetzten Organisationen am Rettungsplatz besitzt und der direkt dem ÖEL als Ansprechpartner zugeordnet ist. Über die jeweiligen Abschnittsleiter koordiniert er den unmittelbaren Einsatz zusammen mit den einzelnen Einsatzleitern der verschiedenen Organisationen am Rettungsplatz.

Die gesamte Örtliche Einsatzleitung mit allen Infrastrukturbereichen wie UG-ÖEL, UG-SAN, UG-FEU, UG-THW, UG-POL war im Feuerwehrhaus der Stadt Bad Staffelstein, ca. 3 Kilometer vom Tunnelbauwerk Eierberge eingerichtet. Der Stab der Örtlichen Einsatzleitung, bestehend

aus ÖEL, den einzelnen Stabsstellen, den Fachberatern sowie Vertretern der UG-ÖEL war im Schulungsraum des Feuerwehrgerätehauses untergebracht. Somit konnte die dortige Infrastruktur als Basis verwendet werden. Ergänzt wurde die Ausstattung für Kommunikation und Dokumentation durch die UG-ÖEL. Der Einsatz lief zentral über eine eigene Einsatzleitsoftware (Fireboard). Hierzu wurden insgesamt über 15 Rechner miteinander vernetzt, so dass von verschiedenen Standorten innerhalb der ÖEL sowie den einzelnen Fach-UG's alle Zugriff auf die gemeinsamen Daten wie z.B. Einsatztagebuch, Lagekarte, Einsatz- und Kommunikationsstruktur hatten. Der Zutritt zur ÖEL war nur über einen Zugang möglich und wurde ebenfalls überwacht.

Über eine Außentreppe gelangte man in den Innenhof des Feuerwehrgerätehauses. Dort waren die Fahrzeuge der UG-ÖEL, sowie der weiteren UG's (Feuerwehr, THW, Sanitätsdienst) untergebracht. Von dort aus erfolgte die komplette technische Abwicklung der Kommunikation sowie die Dokumentation aller notwendigen Ereignisse.

Als operativ taktische Einheit an den Notausgängen werden die sogenannten Tunnelbasiseinheiten (TBE) eingesetzt. Eine TBE besteht grundsätzlich aus einem Führungsfahrzeug (ELW oder MZF), zwei Löschfahrzeugen (mind. LF 10, wenn möglich ein HLF), einem Rüstwagen (falls vorhanden) und einem Mannschaftstransportwagen (bei Notausgängen, die Fahrzeugbefahrbar sind).

Die Finanzierung der tunnelspezifischen Ausstattung wurde bzw. wird von der Bahn übernommen.

Insgesamt gibt es entlang der Strecke 27 einheitlich ausgestattete Tunnelbasiseinheiten – 9 davon in

Bayern, wobei immer zwei TBEs eine taktische Einheit bilden, welche die Aufgaben Erkunden, Löschen, Suchen und Retten eigenständig, nach gleichem Muster und einheitlicher Ausbildung bewältigen können.

Zusammenfassung

Die Entscheidung der Verantwortlichen der Katastrophenschutzbehörde am Landratsamt Lichtenfels, die Gesamtübungsleitung in die Hände eines langjährigen erfahrenen Einsatz- und Übungsleiters sowie des Sachgebietsleiters Öffentliche Sicherheit und Ordnung zu legen und die gesetzlichen bayerischen Rahmenbedingungen für Großschadensereignisse als Struktur- und Organisationsgrundlage heranzuziehen, kann in der Nachbetrachtung dieser Katastrophenschutzvollübung als vollumfänglich richtig und praxisgerecht angesehen werden.

Das Zusammenführen einer so großen Anzahl an Beteiligten unterschiedlichster Fachrichtungen und Ausbildungsstufen zu einem gemeinsam operierenden Team war der Garant für eine durchweg sehr gute umfassende Übungsvorbereitung sowie die Grundlage für eine praxisgerechte und strukturierte Durchführung einer solchen Großübung.

Abschließend gilt unser besonderer Dank allen beteiligten Helfern sämtlicher Blaulichtorganisationen, den Mitgliedern der einzelnen Facharbeitsgruppen, den Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern des Landratsamtes Lichtenfels sowie der zuständigen Städte und Gemeinden, allen Kameradinnen und Kameraden der beiden Kreisbrandinspektionen Coburg und Lichtenfels sowie den Ansprechpartnern der Deutschen Bahn AG für ihren unermüdbaren, größtenteils ehrenamtlichen Einsatz zur Erstellung, Umsetzung und Erprobung dieses schlüssigen Einsatzkonzeptes. □