

Transferreport

Risiko- und Kommunikationsmanagement im Einsatz am Beispiel des Straßenbahnunfalls in Karlsruhe im Ja- nuar 2010

Fach: Soziale Kommunikation

Steinbeis Business Academy
S B A 
Steinbeis-Hochschule Berlin SHB

socialBBA

Carsten Blümle

Matrikel-Nr. 599-0-00983

Inhaltsverzeichnis Report I und II

	Seite
Unternehmensbezogen	3
Einleitung	4
1 Gefahrenlage und Risikoanalyse vor Ort	6
1.1 Lageerkundung und Gefahrenanalyse	7
1.1.1 Beteiligte Schienenfahrzeuge	8
1.1.2 Fahrdrabt und Starkstrom im Bereich der Unfallstelle	9
2 Rück- bzw. Lagemeldung an die Rettungsleitstelle	10
2.1 Nachforderung von Rettungsmitteln	10
2.1.1 Kommunikation mit den Rettungsmitteln	11
3 Kommunikationsstruktur an der Einsatzselle	12
3.1 Bildung von Einsatzabschnitten	13
3.1.1 Straßenbahn der VBK – Einsatzabschnitt 1	15
3.1.2 Stadtbahnwagen der AVG – Einsatzabschnitt 2	15
3.2 Kommunikation mit dem Einsatzleitwagen	15
3.3 Kommunikation mit der Feuerwehr	16
3.4 Kommunikation mit den anderen beteiligten Stellen	17
3.5 Kommunikation mit den Vertretern von Presse, Funk und Fernsehen	18
3.5.1 Risiko einer falschen Informations(Kommunikations-)politik	18
3.5.2 Kommunikation mit der Presse	18
4 Zusammenfassung	20
Quellenverzeichnis	22
Internetquellen	22
Abbildungsverzeichnis	22

Unternehmensbezogen

Kommunikation ist ein wichtiger Bestandteil unserer Gesellschaft. Wir kommunizieren zu jeder Zeit, auch wenn wir uns nicht durch Sprache ausdrücken. Kommunikation findet somit verbal als auch nonverbal, durch unser Verhalten, Auftreten, durch Gestik und Mimik statt, um nur einen Teil zu nennen.

Gerade im rettungsdienstlichen Einsatz ist Kommunikation ein wichtiger Bestandteil, um einen Einsatz erfolgreich abwickeln zu können. Dabei spielt es keine Rolle, ob sich die Besatzung bei einem Krankentransport mit dem Patienten, den Angehörigen, dem Pflegepersonal oder einem Arzt befassen darf, oder ob in einem Notfalleinsatz der Patient im Mittelpunkt der lebensrettenden Maßnahmen steht. Diese Maßnahmen werden durch die Kommunikation in eine Reihenfolge der Versorgung gebracht. So kommuniziert der Notarzt mit seinem Hausarztkollegen, der bei der Anamneseerhebung wichtige Aussagen treffen kann, oder mit den Angehörigen, um wichtige medizinisch relevante Dinge über den Patienten zu erfahren.

Die Besatzung des Rettungswagens kommuniziert unter sich, wie die weitere Vorgehensweise am Patienten ist und wie dieser unter Beachtung seiner momentanen notfallmedizinischen Situation schnell und schonend in den Rettungswagen gebracht werden kann.

Betrachten wir die Situation genauer, so können wir festhalten, dass bei der notfallmedizinischen Versorgung eines Patienten dieser mit seinen Sorgen und Ängsten im Mittelpunkt des rettungsdienstlichen Handelns steht. Die Angehörigen, Pfleger, Schwestern und Ärzte, aber auch Dritte wie Unfallzeugen, Passanten usw. tragen dazu bei, dass die Kommunikation ein ständiger Fluss ist.

Nun stellen im Bereich der Notfallmedizin nicht nur individual bezogene Einsätze im Mittelpunkt, von Zeit zu Zeit ereignen sich auch sogenannte MANV's. Diese Abkürzung steht für den Massenanfall von Verletzten. Und in diesen Situationen gewinnt die Kommunikation eine vollkommen andere Bedeutung und Bewertung, da hier nicht nur Rettungsteam untereinander kommuniziert, sondern diesem eine Führungskraft vorgestellt wird, der dafür Sorge trägt, dass zwischen den beteiligten Organisationen wie Polizei, Feuerwehr, Technisches Hilfswerk usw. die Absprache zur Vorgehensweise an der Einsatzstelle abgestimmt wird und so ein zielführendes Agieren zum Wohl aller am Einsatz Beteiligten durchgeführt werden kann.

Ein solcher MANV hat sich am 14.01.2010 in Karlsruhe ereignet. Anhand dieses Beispiels möchte dieser TDR zeigen, wie wichtig verbale als auch nonverbale Kommunikation im Einsatzablauf ist.

Einleitung

Das ist Karlsruhe: auf der einen Seite der individuelle Straßenverkehr, auf der anderen der öffentliche Personennachverkehr, kurz ÖPNV. In Karlsruhe hatte sich der Gemeinderat bereits in den 60ziger Jahren des letzten Jahrhunderts ganz bewusst für den Erhalt und den Ausbau der Straßenbahn ausgesprochen. Zug um Zug wurden die Strecken auf eigenen Bahnkörpern verlegt, so dass heute rund 80 Prozent des Netzes vom motorisierten Individualverkehr unabhängig sind. Außerdem erhielten die Straßenbahnen ein Beschleunigungsprogramm mit „eingebauter Vorfahrt“. So können an den meisten Ampelkreuzungen die Wagenführer ihre Bahn durch „Grün holen“ zügig durch die Stadt bringen. Ein derart leistungsfähiges und modernes Streckennetz bildete die Grundvoraussetzung dafür, was später unter dem „Karlsruher Modell“ weltweite Beachtung fand, nämlich die Verknüpfung bestehender Eisenbahnstrecken mit dem Netz der Straßenbahn.¹

So kam 1961 dazu, dass die Strecke von Ettlingen ins Albtal, die sich im Besitz der Albtalbahn-Verkehrs-Gesellschaft befand, umgespurt wurde um mit Straßenbahnen befahrbar zu sein.

1979 wurden erstmals Gleise der Deutschen Bundesbahn durch die Albtalbahn mitbenutzt. Schnell wurde aus der „Albtalbahn“ die „Hardtbahn“, da die im Norden Karlsruhes verlaufende Strecke bis nach Hochstetten durch die Albtalb-Verkehrs-Gesellschaft, kurz AVG, ausgebaut wurde.

Die als „S1“ bekanntgewordene „Stadtbahn“ Line fährt von Bad Herrenalb im Süden quer durch die Stadt Karlsruhe bis in die Gemeinde Linkenheim-Hochstetten im Norden.

Um das Streckennetz der Albtalbahn ebenso befahren zu können wie das Straßenbahnnetz und die Strecke der Deutschen Bundesbahn, wurden sogenannte „Zweissystemwagen“ entwickelt und zum Einsatz gebracht. Diese sind in der Lage, das Problem unterschiedlicher Stromsysteme zu meistern, denn im Straßenbahnnetz und im dem Netz der Albtalbahn wird mit 750 Volt Gleichstrom, während hingegen auf der Strecke der Deutschen Bundesbahn mit 15.000 Volt 16 2/3 Hertz Wechselstrom gefahren wird.²

¹ <http://www.kvv.de/unternehmen-kvv/karlsruher-modell.html> „Vorfahrt für die Straßenbahn“

² <http://www.kvv.de/unternehmen-kvv/karlsruher-modell.html> „Die Innovation: Zweissystemwagen“

So werden in Karlsruhe zwei unterschiedliche Typen von Stadt- bzw. Straßenbahnfahrzeugen eingesetzt. Zum einen die sogenannten „Zweissystem-Stadtbahnwagen“ und die neuen, modernen Straßenbahn- „Niederflurwagen“ (vgl. Abbildung 0-1)³.



Abbildung 0-1 Niederflur- und Zweissystemwagen des KVV

Am 14. Januar 2010 kam es zwischen den zwei in Abbildung 0-1 zu sehenden, unterschiedlichen Schienenfahrzeugen zu einem versetzten Frontalzusammenstoß zwischen einer stadtauswärts fahrenden Niederflurbahn und einer stadteinwärts fahrenden Stadtbahn im Kreuzungsbereich der Ettlinger Straße Ecke Baumeister - und Herrmann-Billing-Straße auf Höhe des Festplatzes in Karlsruhe.

Durch den Unfall wurden die Karlsruhe Berufsfeuerwehr, aber auch Rettungsdienst Karlsruhe vor eine in diesem Umfang noch nicht dagewesene Herausforderung gestellt, die es nach den Regeln des „Massenanfalls von Verletzten“, kurz MANV, abzuarbeiten galt.

³ Bild-Quelle: http://file1.npage.de/006045/63/bilder/2389972446_de50276ea2.jpg

1 Gefahrenlage und Risikoanalyse vor Ort

Wie eingangs erwähnt kam es am Donnerstag, den 14.01.2010 um die Mittagszeit im Stadtgebiet von Karlsruhe zum Zusammenstoß zweier Schienenfahrzeuge. Der Zusammenstoß ereignete sich nicht unweit des Marktplatzes in Karlsruhe auf Höhe des Festplatzes, also in unmittelbarer Nähe zur Innenstadt.

Der Unfall, der gegen 11:25 Uhr über den Notruf 110 der Polizei zum ersten Mal gemeldet wurde, fand auf einer der meistbefahrenen Nord-/Südachsen statt, welche die Innenstadt von Karlsruhe mit der südlich gelegenen großen Kreisstadt Ettlingen verbindet.

Das Wetter an diesem Tag war trocken und sonnig. Es lag noch Schnee der Vortage, wobei die Straßen teilweise frei von Schnee waren. Die Temperaturen bewegten sich um den Gefrierpunkt.

Um die Schwierigkeiten der Lageeinschätzung beim Eingang des ersten Notrufes zu vermitteln, sei dieser kurz und sinngemäß wiedergegeben. Der Inhalt war, dass in einer Straßenbahn ein Passagier gestürzt sei und sich eine blutende Kopfplatzwunde beim Sturz zugezogen hatte.⁴

Nachdem allerdings mehrere Anrufe auf der Funkleitstelle der Polizei und der Leitstelle der Feuerwehr für den Land- und Stadtkreis Karlsruhe eingegangen waren, die den Zusammenstoß zweier Schienenfahrzeuge als Inhalte hatten, änderte sich das Bild gänzlich und gegen 11:29 Uhr wurde die Rettungsleitstelle Karlsruhe mit Sitz in Bruchsal von der Funkleitstelle der Polizei über das Ereignis in Kenntnis gesetzt.

Um 11:30 Uhr wurde der diensthabende Organisatorische Leiter Rettungsdienst (OrgL) über den Unfall informiert. Die Alarmierung erfolgte über das Diensthandy.

Noch auf der Anfahrt waren durch den diensthabenden OrgL folgende Fragen von Bedeutung:

- a) Die Wettersituation
 - sonnig, trocken, kein Regen; Außentemperatur ca.2°C
- b) Die Verkehrssituation
 - es war Mittagszeit, also war davon auszugehen, dass die beiden Schienenfahrzeuge voll besetzt sind. Es waren auch keine Schulferien.
- c) Die Lage vor Ort

⁴ Aus einem Gespräch des diensthabenden OrgL mit dem Pressesprecher der Polizei

- um welche Typen von Schienenfahrzeugen handelt es sich
- ist der Stromabnehmer betroffen bzw. ist der Fahrdrat intakt
- wie hoch ist die Anzahl der Betroffenen bzw. Verletzten.

Beim Eintreffen an der Einsatzstelle bot sich dem diensthabenden OrgL das folgende Bild (vgl. Abbildung 1-1)⁵:



Abbildung 1-1 Situation bei Eintreffen an der Einsatzstelle

Die beiden Schienenfahrzeuge waren mitten auf der Kreuzung im Bereich einer Weiche ineinander gefahren. Damit war der Kreuzungsbereich Ettliger Straße, Baumeisterstraße und Hermann-Billing-Straße vollständig blockiert und für den Individualverkehr nicht mehr passierbar.

Dies war der erste wichtige Hinweis für die weiteren anfahrenen Kräfte der Rettungsdienste und wurde auch so noch vor Verlassen des OrgL-Fahrzeuges über Funk an die Rettungsleitstelle Karlsruhe übermittelt.

1.1 Lageerkundung und Gefahrenanalyse

Bei der Lageerkundung wurde rasch ersichtlich, dass es sich hier um ein nicht alltäglich vorkommendes Ereignis handelt. So wurde klar, dass neben weiteren Transport-

⁵ Bild-Quelle: Berufsfeuerwehr Karlsruhe

kapazitäten auch Führungskräfte zur Organisation der Einsatzstelle benötigt wurden. In der ersten Lageerkundung wurde festgestellt, dass

1. es sich um insgesamt 3 Schienenfahrzeuge handelt
2. die beiden Wagenführer schwerst eingeklemmt waren
3. die Schienenfahrzeuge teilweise noch nicht geräumt waren
4. sich unter den Schaulustigen im Kreuzungsbereich auch Passagiere der drei Bahnen befanden
5. die Schienenfahrzeuge noch „unter Strom“ standen, da die Stromabnehmer nicht ganz eingefahren waren
6. der Fahrdrat intakt war

Auf Grund dieser Feststellungen wurde eine entsprechende Rückmeldung an die Rettungsleitstelle formuliert (vgl. 2 Rück- bzw. Lagemeldung an die Rettungsleitstelle)

1.1.1 Beteiligte Schienenfahrzeuge

Bei den verunfallten Schienenfahrzeugen handelt es sich zum einen um einen Niederflurwagen der Verkehrsbetriebe Karlsruhe (VBK) sowie um einen Zweisystemwagen der Albtalbahn-Verkehrs-Gesellschaft (AVG). Diese sind Bauartbedingt unterschiedlich hoch, wie in Abbildung 0-1 deutlich zu sehen ist. Dadurch sind die Bahnen beim Unfallereignis nicht nur gegeneinander geprallt, sie sind zusätzlich auch noch ineinander gefahren, was dazu geführt hat, dass auf Grund der unterschiedlichen Höhe der Schienenfahrzeuge die beiden Führer der Schienenfahrzeuge schwerst eingeklemmt wurden (vgl. Abbildung 1-2)⁶.



Abbildung 1-2 Deutlich zu erkennen, wie die "höhere" Stadtbahn in die "niederere" Straßenseite gefahren ist.

⁶ Bild-Quelle:

<http://www.ka-news.de/region/karlsruhe/strassenbahnunfaelle.bilder/cme151240,425754>

1.1.2 Fahrdrabt und Starkstrom im Bereich der Unfallstelle

Zusätzlich zur Lageerkundung wurde gleichzeitig Kontakt mit der bereits an der Unfallstelle befindlichen Berufsfeuerwehr Karlsruhe aufgenommen um in Erfahrung zu bringen, in wie weit hier Gefahr durch den Strom im Fahrdrabt für alle an der Einsatzstelle Tätigen ausgeht.

Der Einsatzleiter der Berufsfeuerwehr konnte Entwarnung geben. Obwohl die Stromabnehmer nicht ganz eingefahren waren, ging hier von der Spannung in Höhe von 750 Volt Gleichstrom im Fahrdrabt keine Gefahr für die Einsatzkräfte aus. Dies galt auch für die noch in den Schienenfahrzeugen befindlichen Personen.

Diese Frage stellte sich ganz zu Beginn der Rettungsmaßnahmen, da in unmittelbarer Nähe zum Fahrdrabt durch Einsatzkräfte der Berufsfeuerwehr operiert wurde und zwar

1. mit einer Rettungsplattform, um die eingeklemmten Wagenführer medizinische versorgen und befreien zu können
2. auf den Fahrzeugdächern der Feuerwehrfahrzeuge, da hier Gerätschaften verlastet waren die zur Rettung benötigt wurden
3. der Kranwagen der Berufsfeuerwehr hinter der Straßenbahn in Stellung gebracht wurde um diese gegen ungewollte Bewegungen zu sichern

Ungeachtet dessen ist dennoch die Strom- bzw. Spannungsgefahr nicht gebannt. Beide Schienenfahrzeuge verfügen über Kondensatoren, die, angebracht an unterschiedlichen Stellen der Schienenfahrzeuge, Strom „speichern“.

Zur Sicherheit aller Beteiligten wurde der Fahrdrabt zu beiden Seiten der Unfallstelle geerdet. Da nicht ganz genau bekannt ist zu diesem Zeitpunkt gewesen, in welchem Bereich die Kondensatoren verbaut sind. Hier ist eine enge Zusammenarbeit mit der Einsatzbereitschaft der VBK angestrebt worden.

Diese Kenntnis über die Lage der Kondensatoren war allerdings weniger von rettungsdienstlicher, als von feuewehrtechnischer Bedeutung, da diese mit hydraulischem Rettungssatz wie „Spreizer“ und „Schere“ an den eingeklemmten Wagenführern arbeiten musste.

Letztendlich konnten durch die VBK die Bahnen zum Großteil Spannungsfrei geschalten werden und damit das Risiko auf eine Gefährdung, durch einen Stromschlag verletzt zu werden, für alle am Einsatz und an der Rettung in den Schienenfahrzeugen Beteiligten, minimiert werden.

Die Einsatzbereitschaft der VBK war von Anfang an eng in die Zusammenarbeit bei der Rettung der Verunfallten eingebunden gewesen.

2 Rück- bzw. Lagemeldung an die Rettungsleitstelle

Wie bereits an anderer Stelle erwähnt, erfolgte die erste Rückmeldung durch den diensthabenden OrgL noch bevor dieser sein Dienstfahrzeug verlassen hatte mit dem Hinweis an die Rettungsleitstelle (RLS), dass der Kreuzungsbereich Ettliger Straße, Baumeister- und Hermann-Billing-Straße für den Verkehr nicht mehr zu passieren sei. In der zweiten Rückmeldung wurde dann, ca. 10min später⁷ eine zweite Rückmeldung mit bereits detaillierten Angaben zum Unfall und konkreten Nachforderungen gestellt.

Die zweite Rückmeldung beinhaltete

1. die Nachforderung von weiteren Transportkapazitäten
2. die Nachforderung weiterer Notärzte und des LNA zur Einsatzstelle
3. die Nachforderung weiterer OrgL aus der OrgL-Gruppe zur Bildung von Abschnitten
4. die Anforderung des Einsatzleitwagens „Rot Kreuz KA 1/12“ zur Koordination der Rettungsmittel und Abschnitte

Die Lagemeldung beinhaltete kurz und knapp, dass es sich

1. um einen versetzten Frontalzusammenstoß handelte
2. zwei Personen schwerst eingeklemmt waren
3. in beiden Bahnen noch Personen waren, die teilweise schwere Verletzungen hatten und medizinischer Versorgung bedurften

Nicht unerwähnt bleiben soll hier, dass die in den Bahnen befindlichen Personen bereits durch Rettungssanitäter der Berufsfeuerwehr Karlsruhe versorgt und betreut wurden, denn zu diesem Zeitpunkt waren

- a. zwei Notarzteinsatzfahrzeuge (NEF)
- b. vier Rettungswagen (RTW)
- c. ein Krankenwagen (KTW)

von der Rettungsleitstelle Karlsruhe zur Einsatzstelle beordert worden.

2.1 Nachforderung von Rettungsmitteln

Die Nachforderung bezog sich auf die bei der ersten Begehung und Sichtung der Einsatzstelle gemachten Beobachtungen, nämlich dass ca. 16 Personen zzgl. der beiden Eingeklemmten zu versorgen waren.

⁷ Vgl. Einsatztagebuch Rettungsleitstelle Karlsruhe

So wurden neben der ersten Welle (2 NEF, 4 RTW, 1 KTW), die gegen 11:30 Uhr in Marsch gesetzt wurde, gegen 11:35 Uhr auf Grund der Rückmeldung über die Leitstelle der Feuerwehr, weitere Einheiten alarmiert.

An dieser Stelle sei erwähnt, dass hier einige Maßnahmen parallel abgelaufen sind. Die Alarmierungen, die alle über den BOS-Kanal des Rettungsdienstbereiches Karlsruhe abgewickelt wurden, benötigen auf Grund ihrer 5-Ton Alarmierungsfolge mit anschließendem Umsetzer auch entsprechend Zeit. Während der Alarmierung ist der Funkverkehr blockiert, es können keine Funkgespräche zwischen den Einheiten des Rettungsdienstes und der RLS abgewickelt werden.

2.1.1 Kommunikation mit den Rettungsmitteln

Aus diesem Grund wurde vom OrgL vor Ort um 11:39 Uhr bereits in der zweiten Rückmeldung an die RLS von 2 schwerst eingeklemmten Polytraumen, 4 mittelschwer und 12 leicht verletzten Personen gesprochen, die noch in den Bahnen angetroffen wurden.

Diese Rückmeldung erfolgte über das Diensthandy des OrgL vor Ort.

Die Kommunikation mit den anfahrenden Rettungsmitteln oblag zu diesem Zeitpunkt, da noch kein ELW vor Ort war, der Rettungsleitstelle. Um eine koordinierte Anfahrt in den Bereitstellungsraum zu ermöglichen, der als BR 3 (vgl. Abbildung 3-2) definiert wurde, wies der OrgL an, dass alle Rettungsmittel über die Hermann-Billing-Straße anzufahren und sich beim OrgL anzumelden hatten.

Diese Anweisung wurde von der RLS an alle anfahrenden Rettungsmittel weitergegeben.

Nachdem der ELW 1/12 gegen 11:50 Uhr die Einsatzstelle erreicht hatte, wurde die gesamte Kommunikation an diesen übergeben. Die Kommunikation zwischen dem OrgL und der Rettungsleitstelle wurde eingestellt, sowie alle Fahrzeuge angewiesen, auf den Ausweichkanal 384 O/W (vgl. Abbildung 3-1) zu schalten und sich beim ELW 1/12 an bzw. abzumelden.

So wurde der reguläre Funkkanal 496 G/U für das rettungsdienstliche Tagesgeschäft „freigehalten“.

Der OrgL erhielt einen Führungsgehilfen, der mit einem 2m Handfunkgerät ausgerüstet war. So konnte die Kommunikation zwischen dem ELW und dem OrgL zeitnah und schnell von statten gehen.

Dies hatte auch den Vorteil, dass der OrgL gezielt die im BR 1 bereitstehenden Rettungsmittel abrufen konnte.

Dem OrgL konnte ebenfalls gegen 11:50 Uhr der LNA zur Seite gestellt werden.

3 Kommunikationsstruktur an der Einsatzstelle

Da dieser Einsatz ohne die Bildung von Einsatzabschnitten und Bereitstellungsräumen nicht zu bewältigen gewesen wäre, sei an dieser Stelle darauf hingewiesen, wie wichtig es ist frühzeitig an den Aufbau einer adäquaten Kommunikationsstruktur zu denken. Diese wird in Abbildung 3-1⁸ dargestellt, wie sie für den Rettungsdienst Karlsruhe verbindlich eingeführt wurde. Neben der Bildung von Einsatzabschnitten ist es genauso wichtig sich darüber Gedanken zu machen, wer diese Abschnitte verantwortlich führt. Diese Führungskräfte sind bereits in der Anfangsphase des Einsatzes über die Rettungsleitstelle anzufordern.

Nach deren Eintreffen an der Einsatzstelle haben diese sich beim gesamtverantwortlichen Einsatzleiter Rettungsdienst zu melden. Sie werden von diesem in die Lage eingewiesen und mit ihren Aufgaben vertraut gemacht. Danach übernehmen sie als „Abschnittsleiter“ die ihnen zugeteilten Einsatzabschnitte und/oder Bereitstellungsräume.

Kommunikationswege

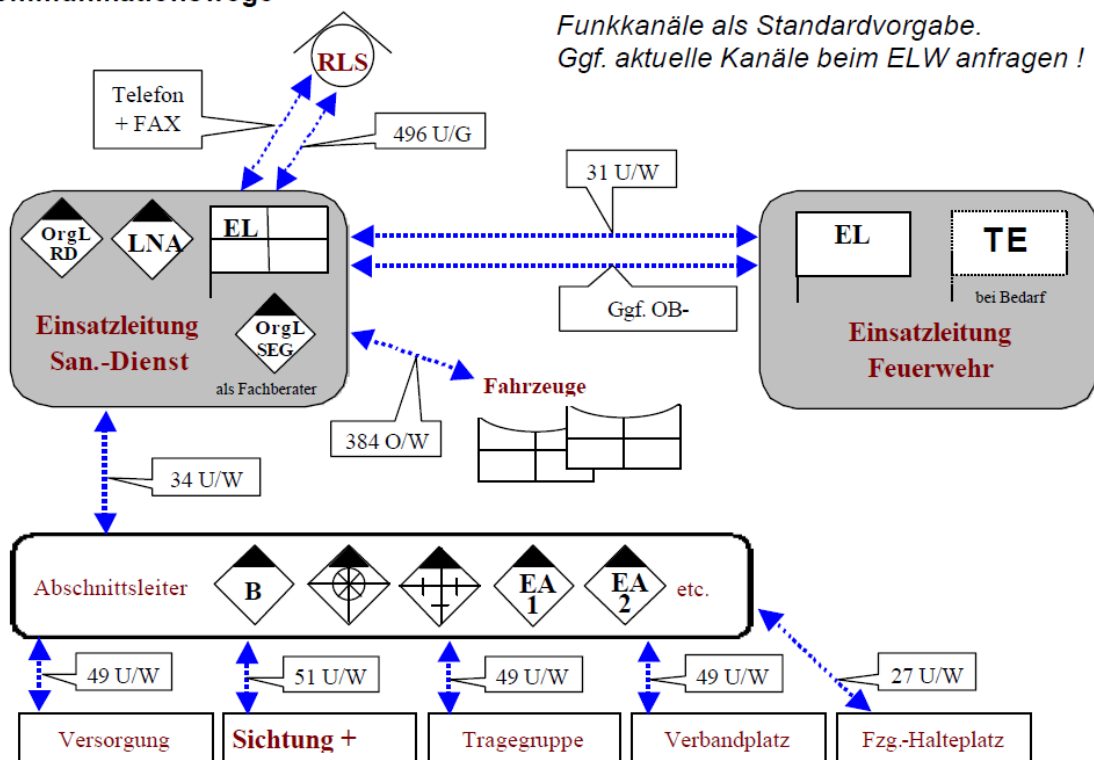


Abbildung 3-1 Kommunikationswege DRK Rettungsdienst Karlsruhe

Führungskräfte in diesem Zusammenhang sind:

⁸ DRK Kreisverband Karlsruhe e.V. „Einsatzhandbuch für den Rettungsdienst“ Seite 114

- a. weitere OrgL aus der OrgL-Gruppe, welche als Abschnittsleiter zum Einsatz kommen
- b. der Leitenden Notarzt; kurz LNA

Die Kommunikation an der Einsatzstelle erfolgt über den Einsatzstellenfunk mit 2m-Handfunkgeräten. Diese wurden an die Abschnittsleiter und den LNA ausgegeben, der diensthabende OrgL hatte bereits einen Führungsgehilfen mit 2m-Handfunkgerät an seiner Seite.

3.1 Bildung von Einsatzabschnitten

Um sich ein Bild (vgl. Abbildung 3-2)⁹ von der Lage machen zu können, sei an dieser Stelle ein Luftbild gezeigt, welches aus einem Polizeihubschrauber gemacht und dem Verfasser zur Verfügung gestellt wurde.

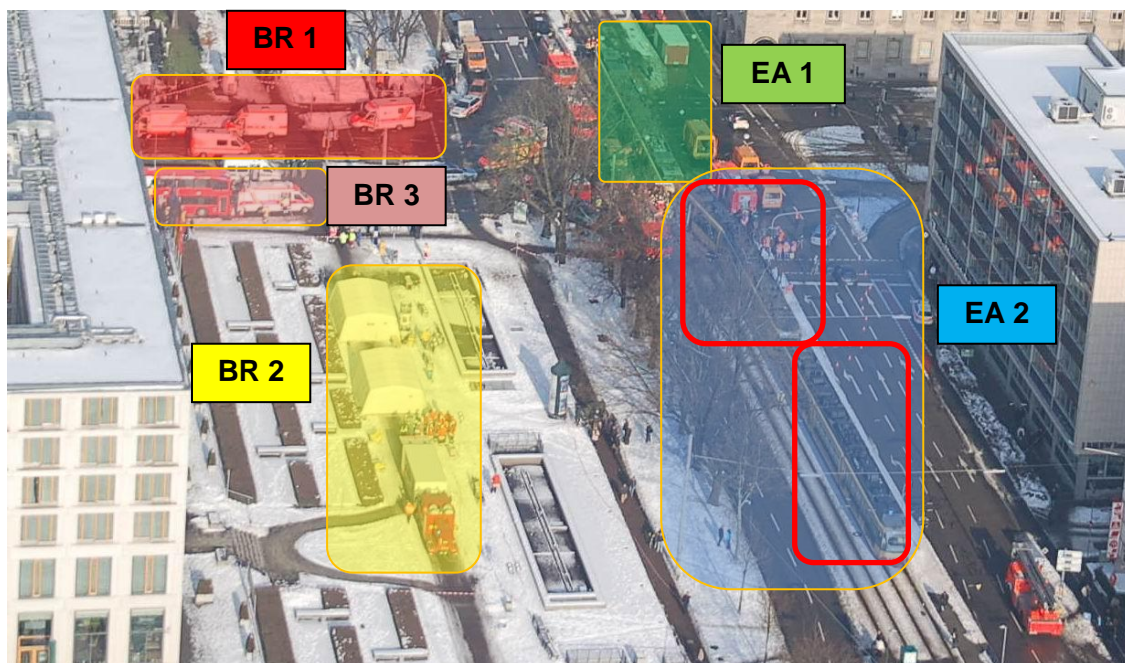


Abbildung 3-2 Luftbildaufnahme der Unfallstelle

Insgesamt wurden im gesamten Einsatzablauf 2 Einsatzabschnitte und 3 Bereitstellungsräume gebildet.

Einsatzabschnitt 1 und 2 wurden der Straßen- bzw. Stadtbahn zugewiesen.

Bereitstellungsraum 1 wurde als „Krankenwagen-Halteplatz“ definiert.

Im Bereitstellungsraum 2 wurden im Verlauf die Zelte aus dem Abrollbehälter „Massenanfall von Verletzten“, kurz AB-MANV aufgebaut, um hier die Verletzten und Betroffenen sammeln, sichten und diese einer weiteren Versorgung zuführen zu können.

⁹ Bild-Quelle: Polizeihubschrauber

Bereitstellungsraum 3 definiert den Stellplatz der Einsatzleitwagen der Berufsfeuerwehr, der Polizei und des Rettungsdienstes.

Die Einsatzabschnitte sowie die Bereitstellungsräume wurden stufenweise eingerichtet und entwickelten sich dank der Kommunikation unter den einzelnen Führungskräften aus Berufsfeuerwehr, Polizei und Rettungsdienst.

Hier zeigte sich auch wie wichtig es ist, dass es Schnittstellenfunktionen zu den jeweiligen Fachdiensten gibt, bspw. dass gleich zu Beginn des Einsatzes ein Beamter des gehobenen feuerwehrtechnischen Dienstes der Berufsfeuerwehr dem OrgL durch den Einsatzleiter der Berufsfeuerwehr Karlsruhe zur Seite gestellt wurde.

„Gegliedert nach den gebildeten Abschnitten hat auch eine Kennzeichnung der jeweiligen Abschnittsleiter zu erfolgen. Es ist wenig hilfreich, wenn sich in den jeweiligen Einsatzabschnitten mehrere Personen mit der Kennzeichnung „OrgL“ finden. Dies ist eine Funktion, die nur von einer Person wahrgenommen werden kann. Nachfolgenden rettungsdienstlichen Einheiten muss bereits beim ersten Augenschein nach der zuständige Abschnittsleiter erkennbar sein.“¹⁰

In der Tat wurde diese Vorgehensweise bei der Abarbeitung dieser Schadenslage nicht nachgekommen, wie in der nachfolgenden Abbildung¹¹ ersichtlich.



Abbildung 3-3 Viele OrgL - keine Abschnittsleiter

¹⁰ Vgl. LPN 4 „Lehrbuch für präklinische Notfallmedizin“; S. 283

¹¹ Bild-Quelle: Berufsfeuerwehr Karlsruhe

Ungeachtet der Tatsache der Kennzeichnung der Abschnittsleiter, wurde die Einsatzstelle in zwei Einsatzabschnitte unterteilt.

3.1.1 *Straßenbahn der VBK – Einsatzabschnitt 1*

In dem Niederflurwagen der Verkehrsbetriebe Karlsruhe befanden sich zum Zeitpunkt der ersten Sichtung mehrere Personen, denen bereits durch die Rettungssanitäter der Berufsfeuerwehr Karlsruhe Erste Hilfe geleistet wurde. Es erging die Anweisung an die Kollegen der Berufsfeuerwehr, keine Personen mehr ein- oder aussteigen zu lassen. Alle Personen sind zu registrieren und an den Rettungsdienst zu übergeben.

Der Einsatzabschnitt 1 wurde an den ersteintreffenden, nachgeforderten OrgL übergeben.

3.1.2 *Stadtbahnwagen der AVG – Einsatzabschnitt 2*

Der Stadtbahnwagen der Abtalbahn-Verkehrs-Gesellschaft bestand aus zwei Bahnen. Auf dem Weg zur zweiten Bahn wurde dem diensthabenden OrgL durch den „Schnittstellenbeamten“ der Berufsfeuerwehr glaubhaft versichert, dass diese Bahn geräumt sei und es keine Verletzten in dieser Bahn geben würde. Daraufhin konzentrierte sich die Sichtung auf die erste Bahn.

Hier befanden sich noch insgesamt 5 Personen, die bis auf 2 Personen gefähig und mit einem Beamten der Berufsfeuerwehr aus der Bahn evakuiert wurden. Sie wurden übergangsweise in den EA 1 verbracht und von dem zugewiesenen Feuerwehrbeamten betreut.

Der Abschnitt wurde dann an den zweiten nachgeforderten OrgL als Einsatzabschnitt 2 definiert übergeben.

Parallel hierzu wurden die beiden eingeklemmten Wagenführer notfallmedizinisch durch Notärzte und Rettungsdienstpersonal versorgt. Gleichzeitig wurden alle Patienten durch den LNA gesichtet und in Sichtungskategorien eingeteilt sowie auf Verletzten Anhängerkarten registriert.

3.2 *Kommunikation mit dem Einsatzleitwagen*

In der Anfangsphase des Einsatzes wurde die Kommunikation mit dem ELW und der RLS über das Diensthandy des diensthabenden OrgL abgewickelt. Um hier allerdings im weiteren Verlauf des Einsatzes Missverständnisse auszuschließen wurde, nach dem der ELW betriebsbreit war, die Kommunikation ausschließlich über den Einsatzstellenfunk im 2m-Band abgewickelt. Dies wurde mittels Handfunkgeräten und voreingestelltem Betriebskanal „34“ sichergestellt. Auf diesem Kanal waren zu erreichen:

- a. der Einsatzabschnitt 1; später Abschnitt Bereitstellung 2
- b. der Einsatzabschnitt 2
- c. der LNA
- d. der gesamtverantwortliche OrgL über den Führungsgehilfen

An dieser Stelle noch eine Anmerkung: nachdem der BR 2 durch die Zelte aus dem AB-MANV aufgebaut war, wechselten die gefährigten Personen aus dem EA 1 in den BR 2. Sie wurden hierbei vom „Abschnittsleiter 1“ begleitet. Diese Vorgehensweise wurde mit dem ELW abgesprochen. So wurde der Funkrufname „Einsatzabschnittsleiter 1“ aufgelöst und in „Abschnittsleiter Bereitstellung 2“ umbenannt.

3.3 Kommunikation mit der Feuerwehr

Diese wurde durch den zugewiesenen Schnittstellenbeamten sichergestellt. Neben diesem war auch von Vorteil, dass sich bereits in der Anfangsphase der „Bereitstellungsraum 3“ spontan gebildet hatte. Hier waren neben dem ELW 2 der Berufsfeuerwehr Karlsruhe auch der ELW 1/12 des DRK sowie der ELW der Polizei zu finden. Diese „kurzen Wege“ erleichterten die gesamte Kommunikation und hatten den Vorteil, dass schnell und zielorientiert Personalien der betroffenen Personen mit den Stellen der Polizei und der Berufsfeuerwehr abgeglichen werden konnten (vgl. Abbildung 3-4)¹²



Abbildung 3-4 Einsatzleitwagen der Berufsfeuerwehr, des Rettungsdienstes und der Polizei

¹² Bild-Quelle: Berufsfeuerwehr Karlsruhe

3.4 Kommunikation mit den anderen beteiligten Stellen

Neben der Polizei, dem Rettungsdienst und der Berufsfeuerwehr Karlsruhe waren auch noch

- a. die Verkehrsbetriebe Karlsruhe mit Einsatzfahrzeugen und dem Geschäftsführer der VBK
- b. die Schnelleinsatzgruppen des Deutschen Roten Kreuzes, des Arbeitersamariter Bundes und des Malteser Hilfsdienstes
- c. die Mitarbeiter der Geschäftsstelle des DRK in der Ettlinger Straße
- d. Vertreter der Print-Medien, des Rundfunks und des Fernsehens, auch überregional

an der Einsatzstelle zugegen. Und alle wollten Informationen über den Einsatzverlauf und das Schadensausmaß haben. Um diesen Informationsfluss steuern zu können war es notwendig, keine Einzelaussagen zu treffen.

Die notwendigen Informationen, was die Rettung und Versorgung der direkt Betroffenen anbelangt, wurden innerhalb der Gruppe der Einsatzkräfte besprochen, da diese auch direkten Einfluss auf den Einsatzablauf und die Einsatzentwicklung hatten.

Zwischen den Fachdiensten wurde frühzeitig vereinbart, sich halbstündlich im Bereitstellungsräum 3, also bei den ELW zu treffen, um alle Führungskräfte auf einen einheitlichen und gleichen Wissensstand zu bringen. Auf Grund der Außentemperaturen wurden diese Besprechungen im ELW 2 der Berufsfeuerwehr abgehalten, da hier zum einen genügend Raum, zum anderen witterungsgeschützt die Besprechungen ablaufen konnten. Aber auch der „Gehört-werden-Schutz“ vor Vertretern der Presse war hier gewahrt.

Gerade in diesem Zusammenhang der Kommunikation und des „Aufschnappens“ von Wort- und Satzketten, stellt die Polizei vor eine besondere Herausforderung, nämlich

1. Aufklärung insbesondere der Schadensausmaßes und eventueller Folgegefahren – Unterstützung der Rettungs- und Bergungsmaßnahmen
2. Umstellung oder möglichst Absperrung der Schadensstelle unter Einrichtung von Durchlassstellen von Einsatzkräften und Fachdiensten
3. Schaffen und Freihalten von Rettungs- und Fluchtwegen
4. Räumung des unmittelbaren Schadensortes
5. Erste Ermittlungsmaßnahmen zur Feststellung der Schadensursache, sichern von Beweisen und Feststellen von Zeugen¹³

¹³ Vgl. „Handbuch für Organisatorischer Leiter“; Seite 196

Gerade bei einem Ereignis wie dem Zusammenstoß zweier Schienenfahrzeuge wird sehr viel an der Einsatzstelle zwischen den Fachdiensten kommuniziert. Diese Gespräche haben Dritte nicht zu hören, da hier aus dem Zusammenhang gerissene, vollkommen verfremdete Schlussfolgerungen gezogen werden können.

Von daher wurde im Verlauf des Einsatzes zwischen den Verantwortlichen der Polizei, der Berufsfeuerwehr und des Rettungsdienstes eine gemeinsame Pressekonferenz mit Nennung von Ort und Zeit an die Medienvertreter weitergegeben.

3.5 Kommunikation mit den Vertretern von Presse, Funk und Fernsehen

Im Zeitalter der schnellen Informationspolitik durch das „World-Wide-Web“ wo Nachrichten sprichwörtlich „blitzschnell“ um den Globus jagen, kann nur der Reporter Geld verdienen, der schnell an zuverlässige (spektakuläre) Aussagen und Bilder gelangt. Hier muss man von Seiten der Führungskräfte nicht nur „eingreifen“, sondern auch dosiert Aussagen gegenüber den Medienvertretern treffen.

3.5.1 Risiko einer falschen Informations(Kommunikations-)politik

So war bspw. noch während des laufenden Einsatzes auf den Seiten von „stern.de“ am 14.01.2010 bereits um 12:46 Uhr zu lesen, dass *„Während einer der beiden Fahrer schnell aus seiner demolierten Kabine befreit werden konnte, musste die Feuerwehr schweres Gerät zur Hand nehmen, um den anderen aus den Trümmern zu schneiden. Ihm wurde noch in der Bahn ein Fuß amputiert. Beide Männer schwebten nach Angaben der Rettungsdienste in Lebensgefahr.“*¹⁴ Diese Aussage ist schlichtweg falsch und zeigt ganz deutlich, wie aus „aufgeschnappten, aus dem Zusammenhang gerissenen Aussagen“, Fehlinformationen im Rahmen von Sensationslust den Weg zum Leser und damit zum Bürger finden.

Es ist Aufgabe der Führungskräfte diese Informationen zu bündeln, auszuwerten und dann in einer gemeinsamen Presseerklärung **allen** Medienvertretern **gleichzeitig** zugänglich zu machen und Fragen zu beantworten.

3.5.2 Kommunikation mit der Presse

Natürlich haben die Vertreter der Medien ein Recht auf Information. Auch habe Sie das Recht, sich frei an der Einsatzstelle zu bewegen. Ihre „Freiheit“ hat aber auch Grenzen.

¹⁴ <http://www.stern.de/panorama/unfall-in-karlsruhe-strassenbahnen-kollidieren-in-innenstadt-1535582.html>

Diese Grenzen beginnen da, wo falsche oder unrichtige Informationen einem breiten Publikum zugänglich gemacht werden.

Von daher gelten „Spielregeln“ für einen solchen Einsatz, an den sich alle Beteiligten strikt zu halten haben. So wurde den Vertretern der Medien in Abstimmung mit der VBK, der Polizei, der Berufsfeuerwehr und des Rettungsdienstes mitgeteilt, dass um 14:30 Uhr eine gemeinsame Pressekonferenz im Polizeipräsidium Karlsruhe abgehalten wird.

Welche Auswirkungen es hat, wenn sich die Presse „frei im Schadensgebiet“ bewegen kann, soll nachfolgende Abbildung¹⁵ zeigen.



Abbildung 3-5 Pressevertreter an "vorderster Front" im frühen Stadium des Einsatzes

Und dies zu einem Zeitpunkt, als die Wagenführer noch eingeklemmt waren und notfallmedizinisch versorgt wurden. Hier gilt es, frühzeitig, durch die Polizei, die Medienvertreter „auszusperren“ und die Privatsphäre der Verunfallten zu schützen. Die Medienvertreter sind

- a. mit deutlichen Worten ohne Fremdwörter und Fachausdrücke
- b. offen, ehrlich und authentisch
- c. mit dem Hinweis auf den Einsatzablauf und die damit in Zusammenhang stehende Arbeit der Führungskräfte, „keine Zeit“ zu haben, hinzuweisen.

Nur so fühlen die Medien nicht übergangen, benachteiligt oder gar ausgeschlossen.

¹⁵ Bild-Quelle: Pressestelle DRK Kreisverband Karlsruhe e.V.

4 Zusammenfassung

Am 14 Januar 2010 ereignete sich im Innenstadtbereich Karlsruhe der Zusammenstoß zweier Schienenfahrzeuge. Dabei wurden die beiden Wagenführer eingeklemmt und schwerst verletzt. Insgesamt wurden durch den Rettungsdienst

- a. 23 leicht Verletzte
- b. 2 mittelschwer Verletzte
- c. 2 Polytraumen

gesichtet, versorgt und Kliniken zur weiteren Behandlung zu geführt. Zum Einsatz kamen dabei

- a. 14 Rettungswagen
- b. 3 Krankenwagen
- c. 3 Notarzteinsetzfahrzeuge
- d. 1 Rettungshubschrauber
- e. 1 Einsatzleitwagen
- f. 3 Führungskräfte des Rettungsdienstes (OrgL)
- g. 6 Bereitschaften und Schnelleinsatzgruppen sowie
- h. insgesamt 73 Kräfte
- i. der AB-MANV der Berufsfeuerwehr Karlsruhe

Der Einsatz an sich konnte innerhalb von 161 Minuten abgewickelt werden.

Von Vorteil war die strukturierte Vorgehensweise durch bereits im Vorfeld ausgearbeitete Alarmpläne. So wurde frühzeitig den Rettungsmitteln der Ausweichkanal zugewiesen. Der ELW an der Einsatzstelle übernahm die Koordination und Kommunikation zwischen den Fahrzeugen des Rettungsdienstes, der RLS und den Führungskräften vor Ort.

Die Kommunikation zwischen den Führungskräften an der Einsatzstelle und dem ELW konnte mittels 2m-Handfunkgeräten im sogenannten Einsatzstellenfunk abgewickelt werden.

Wichtige Erkenntnisse aus dem Einsatzgeschehen sind:

1. Unbedingte Kennzeichnung der Führungskräfte bzw. Abschnittsleitung(en)
2. Verbot der Diensttelefone der einzelnen Besatzungen im Hinblick auf die Kommunikation mit der RLS. Diese hat ausschließlich über den ELW zu laufen. Hier wird zukünftig, sollten sich Besatzungen von der Einsatzstelle bei der RLS melden, das Gespräch sofort beendet werden.

3. Es wichtig ist, die Schnittstelle Feuerwehr/Rettungsdienst personell „zu besetzen“.
4. Frühzeitig den ELW und ehrenamtliche Strukturen in Alarmbereitschaft zu versetzen, um deren Vorlaufzeit zu minimieren.
5. Alle Fahrzeuge, die dem Einsatz zugewiesen sind, melden sich beim OrgL bzw. wenn der ELW an der Einsatzstelle ist, bei diesem an und ab. Sie geben hier vor Verlassen der Einsatzstelle die Namen, Verletzungen und das Transportziel bekannt. Der ELW leitet diese Informationen dann gebündelt an die RLS weiter.
6. Die ELW der Feuerwehr, Polizei und des Rettungsdienstes sollten nach Möglichkeit nahe beieinander stehen um „kurze Wege“ beim Informationsfluss zu haben.
7. Keine Informationen während des laufenden Einsatzes an die Vertreter der Presse. Hier gilt es, Falschmeldungen zu vermeiden.

Auch hat dieser Einsatz gezeigt, wie wichtig es ist, dass sich die Führungskräfte auf Seiten der Berufsfeuerwehr und des Rettungsdienstes kennen.

Die Erkenntnisse, die bei der Abwicklung des Einsatzes am 14. Januar 2010 gewonnen werden konnten, wurden im Nachgang in einer Nachbereitung und Besprechung des Einsatzes aufbereitet. Diese haben Einzug in die tägliche Arbeit der Rettungsleitstelle Karlsruhe und die der Führungskräfte gefunden.

So konnte beim Altenheimbrand in Bruchsal-Büchenau am 06.Juli 2010 die frühzeitige Alarmierung des ELW und der SEG´en erfolgreich umgesetzt werden. Bei dem Brand kamen 2 Bewohner ums Leben, 28 Bewohner mussten evakuiert werden¹⁶.

Auch die Kennzeichnung der Abschnittsleiter durch „weiße Überwurfwesten“ hat hierbei Einzug in die Arbeit der Führungskräfte gefunden.

Die Besatzungen, die von der Einsatzstelle „Altenheim“ mit der RLS per Diensthandy in Kontakt traten, wurden „abgewürgt“ und an den ELW bzw. OrgL vor Ort verwiesen.

Solche Einsätze passieren tragischer Weise immer wieder. Jedoch ist es gut, wenn aus diesen Einsätzen für die tägliche Arbeit gelernt wird. Es gilt Fehler zu erkennen und zu thematisieren, damit diese an anderer Stelle nicht mehr auftauchen und so Großschadenslagen erfolgreich mit und für alle am Einsatzgeschehen Beteiligten abgearbeitet werden können.

¹⁶ <http://www.bruchsal.org/story/b%C3%BCchenau-zwei-tote-bei-brand-altenpflegeheim>

Quellenverzeichnis

- DRK KV Karlsruhe e.V. [2003]: „Einsatzhandbuch für den Rettungsdienst“
Udo B. / Hanno Peter (Hrsg.) 1. Auflage [1996] „Handbuch für Organisatorische Leiter“;
Verlag Stumpf und Kossendey mbH; ISBN 3-923124-82-1
Roland Lipp / Bernd Domres (Hrsg.) LPN 4 Lehrbuch für präklinische Notfallmedizin;
Verlag Stumpf und Kossendey mbH; ISBN 3-923124-90-2

Internetquellen

- <http://www.kvv.de/unternehmen-kvv/karlsruher-modell.html> [Abgerufen am 05.11.2011]
http://file1.npage.de/006045/63/bilder/2389972446_de50276ea2.jpg [Abgerufen am 05.11.2011]
<http://www.ka-ews.de/region/karlsruhe/strassenbahnunfaelle.bilder/cme151240,425754>
[Abgerufen am 05.11.2011]
<http://www.stern.de/panorama/unfall-in-karlsruhe-strassenbahnen-kollidieren-in-innenstadt-1535582.html> [Abgerufen am 06.11.2011]
<http://www.bruchsal.org/story/b%C3%BCchenau-zwei-tote-bei-brand-altenpflegeheim>
[Abgerufen am 06.11.2011]

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 0-1 Niederflur- und Zweisystemwagen des KVV.....	5
Abbildung 1-1 Situation bei Eintreffen an der Einsatzstelle	7
Abbildung 1-2 Deutlich zu erkennen, wie die "höhere" Stadtbahn in die "niederere" Straßenbahn gefahren ist.	8
Abbildung 3-1 Kommunikationswege DRK Rettungsdienst Karlsruhe	12
Abbildung 3-2 Luftbildaufnahme der Unfallstelle	13
Abbildung 3-3 Viele OrgL - keine Abschnittsleiter	14
Abbildung 3-4 Einsatzleitwagen der Berufsfeuerwehr, des Rettungsdienstes und der Polizei	16
Abbildung 3-5 Pressevertreter an "vorderster Front" im frühen Stadium des Einsatzes	19