

Schwarzer Dienstag

Schweres Zugunglück bei Bad Aibling – Insgesamt elf Tote – Großartige Leistung der beteiligten Einsatzkräfte.

Von Richard Schrank*

Vorbemerkung

Die oberbayerische Stadt Bad Aibling hat ca. 18.000 Einwohner und liegt im Landkreis Rosenheim, rund 492 m über NN, etwa 10 km westlich von Rosenheim. Die im Mangfalltal liegende Stadt ist Bayerns ältestes Moorheilbad und seit der Eröffnung der Therme Bad Aibling am 17. September 2007 auch Bayerns jüngstes Thermalbad. Mit einer Fläche von rund 41,5 qkm grenzt Bad Aibling im Süden an die Bundesautobahn A8 und wird durch die Bahnlinie Rosenheim – München fast mittig gequert. Diese Verkehrsverbindung wird von tausenden Berufspendlern aus dem gesamten Umland der Region in Richtung München genutzt. Ebenso nutzt während der regulären Schulzeit eine große Anzahl von Schülern die Zugverbindung, um in das in Bahnhofsnähe von Bad Aibling gelegene Schulzentrum (Wirtschafts- und Realschule sowie Gymnasium) zu kommen. Die werktags stark frequentierten Zugverbindungen werden durch die Regionalbahn „Meridian“, einem Tochterunternehmen der Transdev-Gruppe, betrieben. Die sehr modernen Meridianzüge beste-

hen aus drei- oder sechsgliedrigen elektrischen Triebzügen mit jeweils zwei Fahrständen je Zugeinheit.

Die Gleisstrecke auf der Verbindung zwischen Rosenheim und München ist mit wenigen Ausnahmen in Bahnhofsgebieten eingeleisig ausgeführt. Am 9. Februar 2016 (Faschingsdienstag) verließ der dreiteilige Meridianzug DPN 79506 pünktlich gegen 06.45 Uhr den Bahnhof Kolbermoor in Richtung Holzkirchen/München und fuhr auf die eingeleisige Strecke ein. Auf Grund der Faschingsferien befanden sich zum Glück keine Schüler in den Zügen und auch die Belegung mit Berufspendlern war wegen vielerorts stattfindenden Faschingsveranstaltungen relativ gering. Der vermutlich mit etwas Verspätung fahrende sechsteilige Meridianzug DPN 79505 von Holzkirchen nach Rosenheim erhielt ebenfalls ein Signal zur freien Fahrt vom Bahnhof Bad Aibling – Richtung Kolbermoor. Zwei möglicherweise noch in letzter Sekunde abgesetzte Nothaltesignale kamen bei den Zügen nicht mehr an. Die Katastrophe war damit unausweichlich.

Alarmierung

Gegen 06.52 Uhr alarmierte die zuständige ILS Rosenheim mit dem Stichwort: „VU – Zug“ und dem Zusatz: „Zug gegen Zug, zwei umgestürzte Waggon bei Kilometer 30,3“ die örtlich zuständige Feuerwehr Bad Aibling, die Feuerwehr der Stadt Kolbermoor mit dem Rettungssatz Bahn, die zuständigen Besonderen Führungsdienstgrade der Kreisbrandinspektion, die Unterstützungsgruppe „Örtliche Einsatzleitung“ sowie das THW Bad Aibling. Damit waren bei Erstalarmierung sieben Großfahrzeuge (vier Lösch- / Tanklöschfahrzeuge, zwei Rüstwagen und ein Versorgungsfahrzeug mit Rettungsplattformen), ein Einsatzleitwagen sowie 5 Führungsfahrzeuge zur Einsatzstelle unterwegs. Gleichzeitig wurde für den Rettungsdienst die Alarmierung „MANV 1“ (10 – 25 verletzte Personen) ausgelöst. Noch während der Anfahrt wurde der zweite Bahnrettungssatz (Rüstwagen, Versorgungsfahrzeug mit Gleis-Plattformen und weiteren Schleifkorbtragen) der Feuerwehr Stadt Rosenheim angefordert. Ebenfalls erfolgte bereits die erste Raumordnung in der Fest-

legung des Bereitstellungsraumes für Feuerwehr und Rettungsdienst, da die Unfallstelle im Bereich des Klärwerkes vermutet wurde.

Einsatzablauf

Annähernd gleichzeitig trafen der zuständige Kommandant der Feuerwehr Bad Aibling *Wolfram Höfler*, Kreisbrandmeister *Max Goldbrunner* und Kreisbrandrat *Richard Schrank* im Bereich des Klärwerkes ein. Nach kurzer Abstimmung stand fest, dass der Unfallort direkt im unwegsamen Gelände am Mangfalldamm liegen musste. Dieser Bereich war nur über einen schmalen Radweg/Versorgungsweg zu erreichen. Bereits weiter anführende Fahrzeuge der Feuerwehr Bad Aibling (Rüstwagen und Hilfeleistungslöschfahrzeug) fuhren direkt die neue Örtlichkeit an. Die Führungskräfte mussten aufgrund der Topographie noch einen Umweg von ca. 2,5 km fahren und trafen kurz nach dem zweiten Feuerwehrfahrzeug, jetzt aber bereits mit ersten Kräften des Rettungsdienstes und der Polizei an der Einsatzstelle ein. Alle weiteren Fahrzeuge sammelten sich im Bereitstellungsraum wie angeordnet. Die Unterstützungsgruppe „Örtliche Einsatzleitung Kolbermoor“ meldete kein Personal, da die Mannschaft bereits mit anderen Einsatzfahrzeugen zum Unfallort unterwegs war. Von Kreisbrandrat Schrank wurde die zweite Unterstützungsgruppe aus Stephanskirchen angefordert, die kurze Zeit später am Einsatzort eintraf.

Den Einsatzkräften bot sich ein Bild des Schreckens: Die beiden Meridianzüge waren frontal aufeinandergeprallt. Der aus Kolbermoor kommende „Dreiteiler“ war vollständig entgleist, der erste Triebwagen fast vollständig deformiert und aufgerissen, die Oberleitung abgerissen. Auch der aus Bad Aibling kommende „Sechsteiler“ war bis auf zwei Wagen entgleist und schwer beschädigt. Auf den ersten Blick konnte nicht festgestellt werden, welche Triebwagenelemente zu welchem Zug gehörten. Teils schwer verletzte Personen stiegen mit Unterstützung anderer Fahrgäste bereits aus den Trümmerteilen, viele Hilfeschreie

waren hörbar. Der Zugang zur Unfallstelle war nur schwer möglich, da es vom Kanaldamm zur Bahnstrecke etwa 3 – 4 m abwärts nur durch Wildwuchs ging. Dahinter die gleiche Höhendifferenz wieder hinauf zum Bahndamm. Eine kurze Abstimmung zwischen den bereits anwesenden Einsatzkräften zur Koordination fand noch vor der Ersterkundung statt. Gegen 07.00 Uhr die erste Lage an die ILS: „Zwei Personenzüge frontal, mehrere Personen verletzt, eine Garnitur Meridian entgleist.“ Die ersten Trupps von Rüstwagen und Löschfahrzeug schafften den Zugang zur Unfallstelle und begannen im Zug mit den ersten Rettungsmaßnahmen. Gegen 07.08 Uhr erfolgte nach Ersterkundung die Erhöhung des Einsatzstichwortes auf „MANV 2“, eine weiträumige Absperrung durch die Polizei wurde angeordnet. Die zweite Lagemeldung an die ILS: „Aktuell ca. 25 Personen im Freien, mehrere Personen im Zug, ein Wagon komplett zerstört, zweite Zufahrt von Osten – Kolbermoor, wird ausgeschildert“ ging um 07.17 Uhr raus. Bereits jetzt zeigte sich eine reibungslose Zusammenarbeit zwischen den Kräften des Rettungsdienstes, der Polizei und der Feuerwehr. Jeweils in enger Abstimmung getroffene Entscheidungen wurden sofort angenommen und zielgerichtet umgesetzt. Die Leitung der Einsatzkräfte verblieb bei den Fachdiensten. An der Einsatzstelle führte Kommandant Wolfram Höfler, unterstützt durch Kreisbrandmeister Max Goldbrunner, die eintreffenden Feuerwehren. Kreisbrandrat Richard Schrank koordinierte unter Mitwirkung von Kreisbrandinspektor *Klaus Hengstberger* die Zusammenarbeit zwischen den Fachdiensten sowie die Raumordnung an der Einsatzstelle. Bereits um 07.25 Uhr waren die Sammelplätze „schwer“ und „gehfähig“ eingerichtet, die Einsatzleitung platziert und auch die Entscheidung für eine Betreuungsstelle im etwa 3 km entfernten Feuerwehrhaus Kolbermoor gefällt. Mittels extra angeforderten fünf Mannschaftstransportfahrzeugen (MTW) wurde der Transport von „gehfähigen“ Patienten zur Betreuungsstelle durchgeführt. Unterstützt wurde dies mit



Hilfe eines Personenbusses der Feuerwehr Rosenheim. Um 07.28 Uhr erfolgte die Anforderung von Booten der Wasserwacht und des Technischen Hilfswerkes zum Transport von Personal und Material auf dem Werkskanal. Nach einer weiteren Abstimmung der Fachdienste erfolgte um 07.35 Uhr eine weitere Lagemeldung an die ILS: „Ca. 100 Personen beteiligt, viele Leicht- und Schwerverletzte, Personen noch eingeklemmt im Zug, unbekannte Anzahl von Toten, Fahrleitung ist abgeschaltet und geerdet“. Weitere sechs Feuerwehren zur Tragehilfe für Personen und Gerät wurden angefordert. Eine der wichtigsten Aufgaben war die Sichtung und Trennung der beteiligten Personen. Diese musste auf Grund der großen Anzahl an Verletzten sehr stark gewichtet durchgeführt werden. So wurde die bereits erwähnte Einteilung in „gehfähig“, „schwer“ und „verstorben“ vorgenommen. Dabei wurde „gehfähig“ auch für Patienten mit Platzwunden, kleineren Fraktu-

Durch die Geschwindigkeit des Aufpralls waren die Triebwagen beider Züge ineinander verkeilt.

Die Einrichtung von Sammelstellen beschleunigte die bedarfsgerechte Versorgung der Verletzten.



*Der Autor ist Kreisbrandrat im Landkreis Rosenheim. Aufn.: Feuerwehren (3); FIRE-Foto Th. Gaulke (2).



Von der Kanalseite aus waren Einsatzkräfte von Wasserwacht und THW an der Unglücksstelle.

ren und sonstigen nicht unmittelbar lebensbedrohenden Verletzungen angesetzt, welche schnellstmöglich in die Betreuungsstelle verbracht wurden. Bereits gegen 07.35 Uhr wurden die ersten von insgesamt 72 Personen nach Kolbermoor zur weiteren Behandlung und Betreuung verbracht. Patienten der Kategorie „schwer“ wurden direkt nach der Rettung am Werkskanal an den Rettungsdienst übergeben und dort von Notärzten und Rettungsdienstpersonal erstversorgt und transportfertig gemacht. Der erste Gedanke war, die Verletzten mittels Booten über den Werkskanal zu transportieren, um an frei verfügbare Rettungswagen zu kommen. Die aufgetretenen Verletzungsmuster ließen aber für dadurch zusätzlich notwendige Umlagerungen keinen Spielraum. So entschloss man sich für die Rettung per Winde aus der Luft. Zwei Hubschrauber flogen dabei im Pendelverkehr die insgesamt 15 Schwerstverletzten zum eingerichteten Hubschrauberlandeplatz, von wo aus diese dann boden- oder luftgebunden in umliegende

Krankenhäuser gebracht wurden. Die Koordination des Luftraumes von insgesamt 17 Hubschraubern wurde von der Polizei übernommen. Die Abstimmung der Windenrettung an der Einsatzstelle übernahm ein Kollege der Bergwacht. Bereits gegen 08.08 Uhr wurde die erste Windenrettung durchgeführt und kurz darauf auch die Ablage der Toten an zwei Sammelplätzen festgelegt. Noch während im Zug eingeklemmte Personen versorgt und befreit wurden, wurde das PSNV-E-Team (Psychosoziale Notfallversorgung-Einsatzkräfte) um 08.32 Uhr angefordert. Ihr Auftrag war, im Feuerwehrhaus Bad Aibling die von der Unglücksstelle eintreffenden Einsatzkräfte zu betreuen. In der Zwischenzeit waren Rettungskräfte von Feuerwehr, Rettungsdienst, THW und Polizei ausreichend an der Einsatzstelle eingetroffen. Die weitere Einsatzkoordination wurde seitens der Feuerwehr durch einen weiteren Kreisbrandinspektor und drei Kreisbrandmeister unterstützt. Gegen 08.54 Uhr konnte auch die Fließgeschwindigkeit des Wassers im Werkskanal reduziert werden, sodass die Einsatzstelle am unmittelbaren Ufer durch Boote der Wasserwacht abgesichert werden konnte. Die Hubschrauberbetankung konnte gegen 09.00 Uhr in Zusammenarbeit mit der Bergwacht und der Bundespolizei sichergestellt werden.

Die Rettung eines 17-jährigen Jugendlichen, der im ersten Wagen des aus Richtung Kolbermoor kommenden Zuges saß, gestaltete sich extrem schwierig. Er war unter der aufgerissenen Bodengruppe, mehreren gepressten Sitzreihen einerseits und zwischen mehreren Sitzreihen und der Außenwand so eingeklemmt, dass nur ein kleiner Teil seiner Kopfhare zu sehen war. Nur mit Einsatz von hydraulischem Gerät der schwersten Klasse konnte man sich Stück für Stück zu dem schwerverletzten jungen Mann vorarbeiten. Nach etwa einer weiteren Stunde war der Zugang soweit möglich, dass ein bereitstehender Notarzt erste lebenserhaltende und schmerzlindernde Maßnahmen ergreifen konnte. Gegen 10.20 Uhr wurde die Lagemeldung: „Letzte

Person gerettet“ an die ILS Rosenheim übermittelt, die OP-Sperre in den umliegenden Krankenhäusern wurde aufgehoben und die ersten Einsatzkräfte konnten entlassen werden. Die Rückfahrt der Einsatzkräfte wurde über die Sammelstelle Feuerwehrhaus Bad Aibling angeordnet, da dort bereits das PSNV-E Team bereit stand, um die erste Sichtung vorzunehmen. Fast zeitgleich kam aus der Betreuungsstelle Kolbermoor die Nachricht, dass alle Patienten das Feuerwehrhaus verlassen haben. Teilweise wurden dazu Weitertransporte in umliegende Krankenhäuser notwendig, bzw. wurden auch viele Personen von Angehörigen nach Hause abgeholt. Gegen ca. 11.00 Uhr konnte ein Großteil der Hilfskräfte von Rettungsdienst und Feuerwehr aus dem Einsatz entlassen und in enger Abstimmung mit der Polizei auch der Abtransport der tödlich verletzten Personen zur Übergabestelle an den Bestattungsdienst vorgenommen werden.

Der Rettungseinsatz für Feuerwehr und Rettungsdienst wurde kurz nach Mittag an die im weiteren Verlauf federführende Polizei übergeben. Die Aufräumarbeiten der eingesetzten Geräte und Ausrüstungsgegenstände zog sich noch bis in den späten Nachmittag hinein und sie wurden in weiterhin enger Zusammenarbeit mit der ermittelnden Polizei durchgeführt. In der Nacht sowie an zwei Folgetagen war seitens der Feuerwehr und des Rettungsdienstes nur noch eine Sicherheitsabstellung für die Kollegen des THW, der Polizei und der Bahn notwendig. Die in der Folge anstehenden Bergungsarbeiten wurden durch Spezialisten der Deutschen Bahn mit Hilfe von zwei Bergezügen mit jeweils einem Kran vorgenommen. Maßgeblich und fachlich von hoher Qualität unterstützten dabei die Kräfte des Technischen Hilfswerkes aus Bad Aibling, Rosenheim und angrenzenden Ortsverbänden. Aufgrund der großen Wucht des Aufpralles gestalteten sich insbesondere die Arbeiten zur Trennung der kollidierten Triebwagen äußerst schwierig und waren zudem nicht ungefährlich. Die Unfallstelle konnte erst zu Beginn der darauffolgenden Woche

vollständig gereinigt und für den Verkehr wieder freigegeben werden.

Unfallursache

Die Ermittlungsarbeiten zur genauen Feststellung der Unfallursache sind noch nicht abgeschlossen, weshalb hierzu noch keine Äußerung abgegeben werden kann.

Fazit

Ein Zugunglück in dieser Konstellation war kaum vorstellbar. Zwei Personenzüge frontal, unwegsames Gelände mit sehr eingeschränkten Zugangs- / Zufahrtsmöglichkeiten, kein bodengebundener Abtransport von Schwerverletzten, über 100 betroffene Personen. Ein Szenario das man selbst in Schulungen für „konstruiert“ erachtet, wurde am 9. Februar 2016 in Bad Aibling Realität. Ebenso aber auch Realität, dass nach etwa 3,5 Stunden nach dem Unglücksereignis alle 94 Überlebenden aus den Zügen befreit und in Krankenhäusern oder Zuhause versorgt werden konnten. Eine Leistung die nur gemeinsam über alle Fachdienste hinaus möglich war. Aus der Sicht des Verfassers waren zwei Punkte wesentlich für den Einsatzserfolg:

1. Erfahrungen aus Vorträgen zum Eishalleneinsturz in Bad Reichenhall waren unmittelbar präsent. Diese führten zu einer sofortigen Entscheidung zu einer Raumordnung, die über das normale Maß hinausging. Die Trennung und der schnelle Abtransport der „gefhähigen“ Patienten in das nahegelegene Feuerwehrhaus in Kolbermoor schaffte an der Einsatzstelle eine erhebliche Entlastung. Im Abschnitt Betreuung wurden dabei insgesamt 72 Personen erstversorgt. Diese mussten somit an der unmittelbaren Unfallstelle nicht mehr betreut werden und vorhandene Kräfte konnten sich auf die schwerstverletzten und eingeklemmten Personen konzentrieren.

2. Von Einsatzbeginn an waren „Einsatzleiter“ an der Einsatzstelle, die sich kannten. Kurze Wege und das gegenseitige Vertrauen in die Leistungsfähigkeit und Kompetenz des Gegenübers waren die Basis des Erfolges. Jede einsatzrelevante Entscheidung wurde angenommen

und unverzüglich umgesetzt. Meist selbstverständlich innerhalb einer Organisation, doch hier war dies organisationsübergreifend keine Frage. Rettungsdienst, Feuerwehr, Polizei und THW arbeiteten Hand in Hand, reibungslos und ohne Verzögerung. Deshalb wurde der anfängliche Gedanke, ein koordinierungspflichtiges Ereignis nach Art. 15 BayKSG festzustellen, auch gleich wieder verworfen. Nach dem Motto: „Never touch a running system“ verblieb die „Einsatzleitung“ rechtlich bei den jeweiligen Organisationen und wurde von den Kollegen der Kreisbrandinspektion feinjustiert. Eine dadurch zusätzlich entstehende Führungsstruktur hätte in diesem speziellen Fall die Entscheidungswege und damit den Einsatzserfolg nur verlangsamt.

Die Pressearbeit wurde gleichermaßen in enger Abstimmung mit den Organisationen durchgeführt. Fast halbstündlich erfolgte der Abgleich zum Schadensbild, den Verletzten, Toten und den laufenden Maßnahmen. So war sichergestellt, dass alle Informationen zum unmittelbaren Geschehen die gleichen Inhalte hatten. Immer wieder gestellte Fragen zu den möglichen Ursachen des schrecklichen Unglücks wurden seitens der Hilfsorganisationen nicht beantwortet, sondern die Fragesteller zielgerichtet an die dafür verantwortliche Polizei verwiesen.

Bilder, Eindrücke, Geräusche und Gerüche werden viele Beteiligte aus den Reihen der Verunfallten aber auch der Helfer ihr Leben lang nicht vergessen. Unrealistisch und außerhalb der normalen Vorstellung waren die Szenen, die sich nicht selten in Gedanken immer wieder abspielen. Nur durch die bewusste und offene Auseinandersetzung mit diesen Belastungen können traumatische Folgen gemildert oder gar verhindert (verarbeitet) werden. Dies war auch der Grund dafür, dass das PSNV-E Team aus Stadt und Landkreis Rosenheim, bestehend aus rund 20 speziell ausgebildeten Feuerwehrkräften, schon im laufenden Einsatz verständigt wurden. Unter konkreter Anleitung gelang es, bereits am Dienstagabend erste Gespräche mit Helfern zu führen. In den Folgeta-



gen waren viele weitere Termine notwendig, denn der Gesprächsbedarf der Helfer aus „den ersten Reihen“ des Zugunglücks war sehr groß. Gemeinsam und, bei Bedarf, in Einzelgesprächen wurde seitens des PSNV-E Teams tolle Arbeit geleistet. Durchwegs gute Resonanz kam von den Helfern zurück. Der Großteil davon konnte mit dieser wertvollen Hilfe schier Unfassbares leichter verarbeiten und seine bis zum Unglück nicht bekannten Reaktionen besser einordnen. Die Erfahrungen aus Eschede zeigen uns bis heute, wie wichtig auch die Nachsorge der Retter ist. Wenn bis jetzt auch noch nicht alle psychischen Belastungen abgeklungen sind, so sind wir doch gemeinsam alle auf einem guten Weg. □

EINSATZINFOS

Verletzte	Anzahl
leicht	71
mittel	8
schwer	15
tödlich	11
traumatisierte Helfer	aktuell noch > 20

Kräfteübersicht	Stärke
Feuerwehr	79 Fahrz. (Stadt und Lkr. Rosenheim) 270
Rettungsdienst	175 Fahrz. (RD, WW, BW, MHW, Joh, Malt, ASB ...) 250 davon: 145 aus dem ILS-Bereich Rosenheim 30 aus Österreich
Hubschrauber	17 (RD Bayern, RD Österreich, Polizei, Bundespolizei u. Bundeswehr)
THW RO u. AIB	8 Fahrzeuge 50
Polizei / BuPol	ca. 200
ILS-RO	Aufstockung von 5 auf 9 Disponenten sowie 2 in der Verwaltung 16
Betreiber	Schiennetz / Dienstleister Strecke
Insgesamt waren zum Einsatzschwerpunkt von der Alarmierung bis etwa 13:00 Uhr ca. 750 Einsatzkräfte vor Ort.	



Die Schwerstverletzten mussten per Hubschrauber zu den bereitstehenden Rettungswagen gebracht werden.