

S-Bahn-Unglück

Kollision zweier S-Bahnen auf eingleisiger Strecke – Einsatzstelle schwer zugänglich an steiler Böschung – Strommast verhinderte Absturz | Von Harald Stoiber*

Drohenaufnahme der Unglücksstelle. Rechts im Bild: Der durch den RW Wolfratshausen und den KW 60 der BF München gesicherte Triebwagen des Süd-Zuges

*Der Autor ist Kreisbrandrat im Lkr. München. Aufn.: FF Unterschleißheim; FF Schäftlarn; Kreisbrandinspektion Lkr. München

Vorbemerkungen

Die Gemeinde Schäftlarn liegt im Südwesten des Landkreises München, 692 Meter über dem Meeresspiegel, und erstreckt sich auf einer Gesamtfläche von 16,71 Quadratkilometern. Sie besteht aus den Gemeindeteilen Ebenhausen, Hohenschäftlarn, Kloster Schäftlarn, Neufahrn und Zell. In der sehr ländlich geprägten Gemeinde leben rund 5.900 Menschen. Als Hauptverkehrswege dienen die B 11, BAB A 95 sowie die Schnellbahn-Verbindung Wolfratshausen – München. Die Gemeinde ist ein beliebter Ausflugsort und grenzt unmittelbar an die Landkreise Bad Tölz-Wolfratshausen im Süden und Starnberg im Westen. Der Brandschutz und technische Hilfsdienst wird von

drei Freiwilligen Feuerwehren sichergestellt, die jeweils mindestens über ein Hilfeleistungslöschfahrzeug verfügen. Gemeinsam betreiben sie am Standort Hohenschäftlarn ein First-Responder System.

Einsatzlage

Die Bahnstrecke S7 Wolfratshausen – München verläuft ab dem Bahnhof Höllriegelskreuth-Pullach überwiegend eingleisig in Richtung Süden. Einzelne Bahnhöfe, unter anderem Ebenhausen-Schäftlarn, verfügen über kurze Abschnitte mit zwei Gleisen, um entgegenkommenden Zügen die Vorbeifahrt, oder Taktverstärkern die Umkehr, in Richtung München zu ermöglichen. Der eingleisige Abschnitt zwischen Ebenhausen und Hohenschäftlarn ist baulich zum Teil in einer 30-Grad-Linkskurve in Hanglage und leichtem Gefälle in Richtung München ausgeführt. Ein unmittelbarer Zugang zur Bahnstrecke besteht größtenteils nicht. Lediglich über die als Sackgasse endende Poststraße führt ein derzeit ungenutztes Grundstück zur westlichen Seite der Schadensstelle. Die zweite Zugänglichkeit von der östlichen Seite ist nur mühsam unter Freischnitt mittels Motorsägen über einen steilen, bewachsenen Bahndamm von der Bundesstraße 11 aus mit tragbaren Leitern erklimmbar.

Alle Straßenzüge um die Schadensstelle waren nur bedingt für größere Fahrzeugaufstellungen geeignet.

Alarmierung

Am 14. Februar 2022 um 16:43 Uhr ging in der Integrierten Leitstelle München der Notruf über einen Unfall mit Personenzug auf der Strecke S 7 Wolfratshausen – München im Ortsteil Ebenhausen der Gemeinde Schäftlarn ein. Nahezu zeitgleich meldete der zufällig vorbeifahrende Kreisbrandmeister (KBM) ML 4/2, *Andreas Noel*, der Feuerwehreinsatzzentrale (FEZ) des Landkreises München ebenfalls das Schadensereignis. Über die Einsatzweiterleitung (ESWL) versendete die ILS-München automatisiert den Feuerwehreinsatz an die für den Landkreis zuständige FEZ. Dort erfolgte umgehend die Alarmierung unter dem Stichwort »THL VU Zug« mit dem Hinweis: »Zwei Züge zusammengestoßen bei voller Fahrt, Zugteil droht abzustürzen«. Durch die Integrierte Leitstelle München erging zunächst die Alarmierung eines »RD MANV 10-15«, der bereits umfangreiche Kräfte des Rettungsdienstbereiches München beinhaltet.

Die erste Welle der Feuerwehr-Alarmierung umfasste neben den gemeindlichen Feuerwehren Ebenhausen, Hohenschäftlarn und Neufahrn

zusätzlich aus dem Landkreis München die Freiwilligen Feuerwehren Baierbrunn mit Löschzug, Pullach mit Rüstzug, Ottobrunn mit Rüstsatz-Bahn sowie die Einsatzleitung Feuerwehr mit Einsatzleitwagen, die Unterstützungsgruppe UG-ELW, und Mitglieder der Kreisbrandinspektion. Außerdem kam die Berufsfeuerwehr München mit Mobilkran KW 60, einem Gerätewagen-Kran, einem HLF 20, einem KdoW von der Feuerwache 9 sowie mit dem Direktionsdienst FW1 zur Einsatzstelle. Aus den Nachbarlandkreisen Bad Tölz-Wolfratshausen und Starnberg kamen nach Wachbereichsfolge initial die Feuerwehren Wolfratshausen mit RW, Icking mit HLF20, Deining mit LF10, Weidach mit HLF10 und einem weiteren Rüstsatz-Bahn, Bachhausen mit LF10 und Berg mit RW1 zur Disposition über die ILS Oberland sowie ILS Fürstenfeldbruck. Alle Alarmierungsketten über ESWL (Einsatzweiterleitung) funktionierten reibungslos und fehlerfrei.

Einsatzablauf

Die ersten Feuerwehrkräfte erreichten um 16:49 Uhr die Einsatzstelle, darunter der Kommandant der Feuerwehr Hohenschäftlarn, *Daniel Buck*, und KBM *Andreas Noel*, der zufällig am Unfallort vorbeikam. *Buck* war mit seinem Kommandowagen sowie einem HLF 20 und einem GW-L2 (Gerätewagen Logistik) mit Staffelbesetzung über die Bundesstraße 11 angefahren. KBM *Noel* betraute nach kurzer Absprache den Hohenschäftlarn Kommandanten, als ersten eintreffenden Zugführer des Gemeindegebietes, mit der Leitung des Feuerwehreinsetzes. Dieser führte die Erkundung umgehend fort. Er erkannte trotz der stark mit Büschen bewachsenen Einsatzstelle, einen Zusammenstoß mit Entgleisung. Zu diesem Zeitpunkt konnte keine weitere Lageeinschätzung ohne Erklimmen der Einsatzstelle getroffen werden. Aus der S-Bahn drangen hingegen erste Hilfescreie nach unten. *Buck* entschied, die Besatzungen der beiden Fahrzeuge sollten umgehend tragbare Leitern und eine Motorsäge in Bereitstellung bringen. Er selbst entschloss sich, vorab aufzusteigen

und mit herabgelassenem Helmvisier die Barriere aus Gestrüpp zu durchdringen.

Eine bestätigte Gleissperrung lag zu diesem Zeitpunkt noch nicht vor, allerdings wurde auf Grund der eingleisigen Strecke die Gefahr als gering eingestuft. Auf dem Gleisdamm angekommen, drangen deutlich verzweifelte Hilfescreie und Wimmern aus den zerstörten Zugwaggons. Es waren zwei im Frontbereich schwer deformierte Triebwagen zu erkennen, die aufgrund des Aufpralls von den Fahrgestellen gerissen worden waren.

Dabei lag der aus Süden kommende Zugteil im vorderen Bereich am Schotterbett des Hanges auf, während der schwer getroffene Nord-Zug an einen Mast der Fahrdrathleitung geworfen worden war. Am Mast entstand dadurch eine schwere Deformierung, jedoch zum Glück ohne Einbußen an Stabilität und auch ohne Auswirkungen auf stromführende Leitungen. Die Einsatzkräfte schätzten das Risiko eines Abrutschens des Triebwagens für soweit vertretbar ein und begannen eine sofortige technische Rettung.

Oben angekommen entschloss sich Kdt. *Buck*, per Unterquerung der Waggons die westliche Seite genauer zu erkunden. Parallel dazu traf über die Poststraße das HLF20 der Feuerwehr Ebenhausen ein. Auf dieser Seite waren teilweise die Türen der S-Bahn bereits geöffnet und erste Passagiere bewegten sich wie in Trance von der Einsatzstelle weg in Richtung Bahnhof Ebenhausen. Der Einsatzleiter setzte seine Erkundung in den Waggons fort und versuchte dort, erste verzweifelte Fahrgäste zu beruhigen. Zeitgleich begannen die Kräfte von unterhalb der B 11, unterstützt durch die jetzt nacheinander eintreffenden Fahrzeuge aus Neufahrn, Baierbrunn und Pullach, einen gesicherten freien Aufstieg zur höher gelegenen Einsatzstelle zu schaffen.

Später kam hier auch die Drehleiter der FW Baierbrunn von der Bundesstraße her zum Einsatz. Mit Motorsägen konnten umgehend Schneisen geschlagen und Steckleitern inklusive Seilsicherung in Stellung gebracht werden. Erste me-



dizinisch ausgebildete Einsatzkräfte begannen mit der Versorgung von Verletzten in den Waggons.

Mittlerweile hatte Kdt. *Buck* eine erste grobe Erkundung unter hoher persönlicher Belastung abschließen können. Er musste die teilweise blutenden Menschen im Zug zurücklassen, um Hilfsmaßnahmen zielgerichtet zu koordinieren, versicherte jedoch schnelle Hilfe und sprach den Passagieren Mut zu. Zu erkennen waren für ihn mindestens zwei schwer eingeklemmte Personen sowie weitere, augenscheinlich zum Teil schwerverletzte Fahrgäste. Daraus erging eine weitere Rückmeldung sofort an die Leitstelle. Von der westlich gelegenen Poststraße aus agierten nun bereits die Feuerwehren aus Ebenhausen und Icking. Unterhalb der Einsatzstelle brachten die Feuerwehren Hohenschäftlarn und Neufahrn über die B 11 umgehend hydraulische Rettungsgeräte zur Schadensstelle hinauf.

Als erstes Rettungsmittel erreichte der Rettungshubschrauber »Chris-

Über die steile Böschung musste in der Anfangsphase schweres technisches Gerät unter großen Kraftanstrengungen zum Einsatz gebracht werden.





Die anfängliche versetzte Parkordnung wurde im Verlauf der Rettung zügig geordnet, um dem Rettungsdienst freie Abfahrten zu sichern.

nachbarten Landkreisen Bad Tölz-Wolfratshausen und Starnberg sowie dem Landkreis München ein. In den beiden Einsatzabschnitten begann der Hilfeleistungseinsatz unter hoher persönlicher Belastung der dort an vorderster Front eingesetzten Kameradinnen und Kameraden. Trotz unterschiedlicher Herkunft arbeiteten die aus drei Landkreisen gemischten Feuerwehren wie aus einem Guss. Diese Tatsache sei ganz bewusst und mit großem Respekt in diesem Bericht hervorgehoben. Besonders die Wucht der Eindrücke von zwei völlig zerstörten Zugfronten, wirkte bei vielen Einsatzkräften erheblich nach.

Währenddessen zog die Integrierte Leitstelle weitere Kräfte aus Stadt, Landkreis und angrenzenden Rettungsdienstbereichen zusammen. Zusätzlich wurde nach Wellenplan (MANV-Konzept München), der Landeplatz der Bundespolizei Oberschleißheim als »Bereitstellungsraum Luft« für weitere ankommende Hubschrauber aktiviert. Gemäß Einsatzplan entsandte die Feuerwehreinsatzzentrale hier zusätzlich umfangreiche Kräfte zur Sicherstellung von Brandschutz und Beleuchtung.

Kreisbrandrat *Harald Stoiber* befand sich zum Zeitpunkt der Alarmierung in einem Lehrgang der Staatlichen Feuerweherschule Geetsried und traf somit erst gegen 17:08 Uhr an der Einsatzstelle ein. Nach Lageeinweisung durch den Einsatzleiter Feuerwehr, entschied er gegen 17:28 Uhr, den Einsatz gemäß Art. 15 BayKSG durch das Landratsamt als koordinierungswürdig einstufen zu lassen und diesen als örtlicher Einsatzleiter (ÖEL) weiterzuführen. Diese Entscheidung erging in erster Linie zur Ordnung des Raumes, da weitere Kräfte im Zulauf waren. Diese Maßnahme wurde durch die Führungsgruppe Katastrophenschutz im Landratsamt um 17:30 Uhr offiziell bestätigt.

Auf Grund der äußerst beengten Straßenverhältnisse waren eine schnelle Entscheidungsfindung, sowie konkrete Maßnahmen zur Raumordnung unabdingbar. Probleme bereitete die schnelle Ansammlung von Zeugen und Menschen mit

Wissensdrang, welche die räumlichen Kapazitäten zur optimalen Aufstellung einer dezentralen Einsatzleitung frühzeitig erschwerten. Um die bereits optimal geordneten technischen Rettungsmaßnahmen nicht zu gefährden, blieb die Leitung der Feuerwehreinsatzkräfte bzw. Einsatzabschnitte unverändert. Im Bereich der Poststraße wurden spontan Zaunfelder von der Feuerwehr demontiert, um ungehindert die Schadenstelle zu erreichen. Um die vielen Betroffenen anfänglich zu sammeln, kamen spontan Hilfestellungen durch Anwohner zustande. Diese versorgten die Patienten teilweise mit Decken und Getränken oder stellten Sitzgelegenheiten wie Stühle und Bierbänke zur Verfügung. Diese wertvolle, spontane Hilfe soll hier nicht unerwähnt bleiben.

Die anfänglich vorgefundene Situation, die sich durch permanent ankommende Kräfte aufgebaut hatte, musste zu Gunsten einer sogenannten Einbahnstraßenregelung für den Abtransport verletzter Patienten in Richtung der Münchner Krankenhäuser zügig aufgelöst werden. Auch hier bewährte sich die landkreisübergreifende Zusammenarbeit. ÖEL *Stoiber* betraute mit dieser Aufgabe den Kreisbrandinspektor Tölz Land 3, *Robert Schmid*. Gerade der Rettungsdienst war unter der Führung von Organisatorischem Leiter *Klaus Kollenberger* (ASB) und Leitendem Notarzt *Herbert Fuchs* einer großen Herausforderung ausgesetzt. Schließlich handelte es sich um den vom Kräfteansatz wohl größten Rettungsdiensteinsatz im Raum München, nach dem Wiesn-Attentat von 1980. Trotzdem arbeiteten die Einsatzkräfte aller BOS-Organisationen vor Ort unter großer Belastung präzise und ruhig. Zur Unterstützung beim Betrieb des Bereitstellungsraumes für Luftrettungsmittel (Licht, Strom) wurde im späteren Verlauf der dritte Einsatzabschnitt (EA3) eröffnet. Geleitet wurde dieser von KBM ML 3/2 *Markus Böhmfeld*. Dieser konnte jedoch wegen der zum Glück kleineren Anzahl von schwer Verletzten schnell wieder aufgelöst werden.

Trotz schwerwiegender Einklemmungen konnte der Lokführer im

Zug Nord nach rund 30 Minuten aus dem völlig zerstörten Führerstand befreit werden. Besonders wertvoll waren hier die zeitgleich eingesetzten Akku-Geräte, welche gegenüber den herkömmlichen Rettungssätzen auf Grund flexibler Einsatzbarkeit, ohne notwendige Schlauchführung, überlegen waren. Für eine etwas früher befreite Person im zweiten, aus Süden kommenden Zug, war dagegen jeglicher Rettungsversuch vergeblich.

Zeitgleich verliefen nun umfangreiche Maßnahmen des Rettungsdienstes mit Sichtungen und Abtransport der schwer verletzten Personen aus den Zügen. Insgesamt waren 95 Personen in den beiden Zügen, die jedoch zum großen Teil nur leichtverletzt worden waren. Im Verlauf der Rettungsmaßnahmen wurde kurzfristig eine fußläufig von der Einsatzstelle erreichbare Drogerie-Markt-Filiale als Sammelstelle für Betroffene eingerichtet.

Ein wichtiger Aspekt war auch die sonstige Organisation der Einsatzstelle. Die zeitnah aufgebaute Ausleuchtung der Einsatzstelle war sehr hilfreich und aus den gut geplanten Bereitstellungsräumen konnten gezielt Einsatzkräfte der Feuerwehr zur personellen Ablöse schnell in die Abschnitte nachgeführt werden.

Um 18:34 Uhr waren dann alle Einsatzmaßnahmen zur Rettung von Personen komplett abgeschlossen. Es folgte die Abstimmung von ÖEL *Stoiber* mit dem Leiter der Einsatzkräfte Berufsfeuerwehr München Direktionsdienst (BD *Rudolph*) zur Sicherung des abschüssigen Zuges für die nun folgenden umfangreichen Unfalluntersuchungen.

Nachdem Verantwortliche der Deutschen Bahn die Versorgungsleitung entsprechend geerdet hatten, konnte mittels Krans der Süd-Zug gesichert werden. Diese Maßnahme wurde in Absprache mit dem verantwortlichen Notfallmanager der Deutschen Bahn AG nach Abschluss der Menschenrettung als reine Vorsichtsmaßnahme getroffen. Dadurch sollten ggf. die Datenlogger sicher aus den beiden Führerständen geborgen werden. Beide Datenscheiber konnten im Nachgang geborgen und an die

für die Unfallursachenermittlung zuständigen Behörden übergeben werden.

Fazit

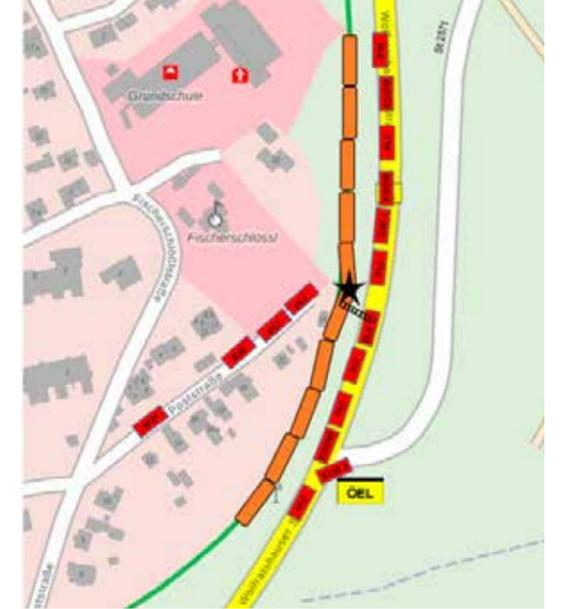
Obwohl ein Menschenleben verloren ging, war doch eine Vielzahl von Faktoren hier maßgeblich verantwortlich dafür, dass am Ende der Großteil der 95 betroffenen Passagiere ((1 x Ex, 5 x Sichtungskategorie 1 (SK1), 13 x SK2, 76 x SK3)) mit leichteren Verletzungen und einem großen Schrecken davonkam.

Die schnelle Befreiung und Versorgung der schwer verletzten Personen führte im Bereich der Feuerwehr zu einer raschen Reduzierung der Akutmaßnahmen. Die anfänglich limitierte Personalkapazität der Feuerwehreinheiten verhinderte eine von Beginn an konsequent geführte Lageskizze und Schadensübersicht. Dadurch geriet die nachfolgende Einsatzleitung (ÖEL) unter erheblichen Handlungsdruck. Bis zum Ende der akuten Einsatzmaßnahmen konnte dieser Zeitnachteil nicht mehr ganz aufgeholt werden.

Die rückwärtigen Führungseinrichtungen ILS München und FEZ Landkreis München, waren bei der Begleitung der Großschadenslage von Beginn an stark gefordert. Ein Austausch über die jeweiligen Lagedienstführer sorgte für einen permanenten Informationsabgleich. Die kontinuierliche Zuführung von notwendigen Einsatzmitteln, sowie die Patientenverteilung an Schwerpunktzentren über die Disponenten funktionierten vorbildlich.

Eine ruhige und konzentrierte Zusammenarbeit von ÖEL und SAN-EL sorgten für eine zügige Abarbeitung der Schadenslage und eine schnelle Zuführung der Patienten an geeignete Trauma-Zentren. Großen Anteil daran hatten die Unterstützungsgruppen Feuerwehr- und Sanitätseinsatzleitung, die sich, trotz spärlicher Informationen in der hektischen Anfangsphase, schnell in die Lage einarbeiteten. Sie stellten somit eine wichtige Schnittstelle zu den Leitstellen und der politisch-administrativen Führung (FüGK) im Landratsamt München sicher.

Als unabdingbar und besonders wertvoll erwies sich die komplette



Lageskizze mit Einsatzmitteln

PSNV-E Begleitung aller eingesetzten Kräfte, sowie deren Nachsorge. Hier waren der verantwortliche Fachberater *Benedikt Knoche* und sein Team mit einem optimalen Kräfteansatz vor Ort. Aber auch Mitarbeiter des Kriseninterventionsteams (KIT) ASB München, sowie speziell geschulte Kräfte der Deutschen Bahn nahmen sich der vielen betroffenen Passagiere und Zeugen an.

Das Zusammenspiel von Feuerwehr- und Polizeipressesprecher sowie die Informationssteuerung von der für die Pressearbeit verantwortlichen Kreisbrandmeisterin, *Martina Wende*, führte zu einer kontrollierten Abarbeitung aller Anfragen und wirkte sicherlich einem Katastrophentourismus effektiv entgegen.

Landes- und Bundespolizei waren mit starken Kräften schnell vor Ort, so dass eine optimale Sicherung der Einsatzstelle und offene Verkehrswege für nachrückende Fahrzeuge von Anfang an gewährleistet wurden.

Elementar waren jedoch die von Beginn an eingesetzten und durch Kdt. *Daniel Buck* koordinierten Feuerwehren aus drei Landkreisen, welche im Zusammenwirken mit Rettungsdienst, Polizei, THW und Deutscher Bahn hier Großartiges geleistet haben.

Am Ende soll hier auch die beeindruckende und spontane Hilfsbereitschaft der Schäftlarn Bevölkerung hervorgehoben werden, die neben der Unterstützung von Betreuungsmaßnahmen, auch die Versorgung der Einsatzkräfte aus eigenen Mitteln ausgiebig sicherstellte! □