

Aus heiterem Himmel

Entgleisung einer Regionalbahn in Garmisch-Partenkirchen – Viele Schüler an Bord – Schwierige Bergungsbedingungen

Von Andreas Küspert, Michael Sexl, Herbert Maurus, Josef Pongratz und Michael Reim*

Anheben des verkeilten Waggons Nr. 3 am 04.06. gegen Mittag

*Andreas Küspert und Herbert Maurus sind KBI, Josef Pongratz ist KBM im Lkr. Garmisch-Partenkirchen; Michael Sexl ist Kommandant der FF Partenkirchen und Michael Reim stv. Kommandant der FF Garmisch Aufn.: Andreas Küspert (3+Lagekarte); News - Media Service/ MedienPics.de Dominik Bartl (2); FIRE-Foto Thomas Gaulke (1); Dr. Rüdiger Sobotta (1)

Vorbemerkungen

Der Markt Garmisch-Partenkirchen liegt knapp 100 Kilometer südlich von München im Talkessel zwischen Ammer-, Ester- und Wettersteingebirge, nahe der Landesgrenze zu Tirol. Das bayerische Oberzentrum ist als eine der bedeutendsten Tourismus-Destinationen insbesondere bekannt durch Deutschlands höchsten Berg, die Zugspitze, sowie durch zahlreiche Wintersport-Großveranstaltungen. Garmisch-Partenkirchen besitzt zwei selbständige Orts-Feuerwehren mit insgesamt rund 290 aktiven Mitgliedern. Bei jeder der beiden Feuerwehren sind zwei Löschzüge sowie zahlreiche Sonderfahrzeuge stationiert.

Allgemeine Lage

Am Freitag, dem 3. Juni 2022, herrschte um die Mittagszeit trockenes, warmes Wetter mit 27 Grad Celsius und kaum spürbarem Wind. Die eingleisige Bahnlinie der sog. »Werdenfelsbahn« verbindet die Landeshauptstadt München über den Starnberger See, Weilheim und Murnau mit Garmisch-Partenkirchen und verzweigt dort einerseits über Mittenwald in die Tiroler Landeshauptstadt Innsbruck sowie an-

dererseits in das ebenfalls in Tirol gelegene Reutte.

Die elektrifizierte Regionalbahn, deren Züge im Wesentlichen im Stundentakt verkehren, wird überwiegend von Berufspendlern und Schülern, während der Urlaubszeit und an Wochenenden auch von zahlreichen Tagesausflüglern und Urlaubern frequentiert. Da es sich um den letzten Schultag vor den Pfingstferien handelte, hielten sich im verunglückten Zug sehr viele Schüler auf, die den Heimweg in die Ferien antreten wollten.

Die Unglücksstelle befand sich auf Höhe des nördlichen Tunnelausgangs vom Ortsteil Partenkirchen, in Fahrtrichtung München, ca. zweieinhalb Kilometer vom Bahnhof Garmisch-Partenkirchen entfernt.

Nordwestlich des Gleiskörpers liegt das Gewerbegebiet »Loisachauen« mit dem Gelände eines Recycling- und Entsorgungsunternehmens, ohne großen Höhenunterschied. Südöstlich ist der rund fünf bis zehn Meter höher liegende Bahndamm durch den knietiefen Katzenbach sowie zahlreiche Bäume und Buschwerk von der vierspurigen Bundesstraße 2 getrennt, die in südlicher Richtung nach weiteren 500 Metern

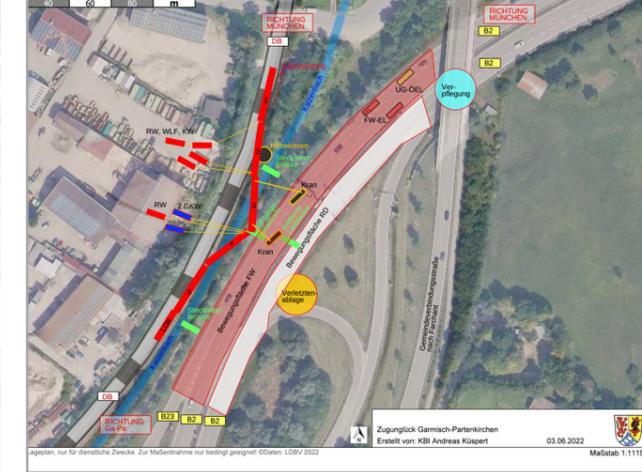
in den zweiröhren Tunnel Farchant führt.

Im genannten Bereich befuhr eine Regionalbahn, bestehend aus einem Doppelstock-Steuerwagen, vier weiteren Doppelstock-Waggons und einer schiebenden Elektrolok, den Streckenabschnitt in Richtung München, wo sie in einer leichten Linkskurve nach rechts entgleiste.

Der erste Wagen in Fahrtrichtung mit Steuerabteil blieb aufrecht neben dem Gleis stehen, Wagen zwei und drei lagen umgekippt am Bahndamm neben dem Gleis, Wagen vier stand aufrecht vom Gleis den Bahndamm hinab, Wagen fünf und die Lok wiederum aufrecht auf dem Gleisbett. Bei Wagen drei wurde die am Boden liegende Fensterfront bei dem Unfall nahezu über die gesamte Länge herausgetrennt.

Notruf und Alarmierung

Kurz nach 12:00 Uhr mittags verließen der Kommandant der örtlich zuständigen Feuerwehr Partenkirchen, *Michael Sexl*, sein Stellvertreter *Martin Simon* und der hauptamtliche Gerätewart, *Siegfried Bader*, das Gerätehaus und fuhren mit einem Pkw auf der Bundesstraße 2 in Richtung München, um ein neu beschafftes



Feuerwehrfahrzeug abzuholen. Am Ortsende, etwa 800 Meter vom späteren Unglücksort entfernt, sahen sie plötzlich eine große Staubwolke, deren Ursache sie zunächst nicht zuordnen konnten. Aber wenige Minuten später, kurz vor der Einfahrt in den Farchanter Tunnel, erkannten sie den Auslöser und das Ausmaß des Zugunglücks.

Da bereits erkennbar Verletzte über die stark befahrene Bundesstraße liefen, setzte Kommandant Sexl durch »Lage auf Sicht« über Funk sofort den Notruf »Verunfallter Zug, Waggons umgekippt, zahlreiche Verletzte« ab und veranlasste, aufgrund des zu erwartenden Kräfte- und Gerätebedarfs, Vollalarm für die nächstgelegenen und örtlich zuständigen Feuerwehren Partenkirchen und Garmisch sowie für alle Rüstwagen aus dem Landkreis.

Der Alarm der ILS Oberland nach dem Stichwort »VU Zug/RD5« erfolgte um 12:19 Uhr, die Alarmierung der explizit angeforderten RW aus Mittenwald, Oberammergau und Murnau um 12:24 Uhr.

Im Verlauf des insgesamt 28 Stunden dauernden Feuerwehreinsatzes wurden bedarfsgerecht noch weitere Nachalarmierungen durchgeführt, die nachfolgend im Einsatzablauf erwähnt werden.

Einsatzablauf und Maßnahmen

Wie beginnt man den Einsatz, wenn man zu dritt, ohne Fahrzeug mit Einsatzwert, ohne jegliches Gerät und ohne Schutzkleidung vor Ort ist und eine Lage vorfindet, die sich keiner wünscht, und einem bereits sichtbar verletzte, teilweise stark blutende und unter Schock stehende Betroffene entgegenkommen? Der stv. Kommandant Martin Simon erkundete rund um das Gleisbett, um

einen besseren Überblick über das Ausmaß zu bekommen, Gerätewart Bader versuchte, mit dem Feuerwehr-Pkw an der unmittelbar vorbeiführenden zweistreifigen Fahrbahn eine erste Verkehrssicherung vorzunehmen und Kommandant Sexl kümmerte sich um die ersten, ihm entgegenkommenden Verletzten und versuchte zu verhindern, dass diese auf die angrenzende Fahrbahn liefen. Eine erschreckende und ernüchternde Erfahrung war wieder einmal, dass trotz Einsatzfahrzeug mit Blaulicht, erkennbarer Handzeichen und umherirrender Verletzter, viele Autofahrer mit unvermindert hoher Geschwindigkeit und teilweise gezücktem Handy an der Unfallstelle vorbeifuhren. Erst der Fahrer eines Wohnmobils und ein US-Amerikaner hielten an, brachten ihr Verbandszeug aus dem Auto mit und unterstützten bei der Erstversorgung. Die erste Erkundung ergab auch, dass sowohl Fahrdrat als auch Speiseleitung abgerissen und mit dem Gleiskörper verbunden oder um die Radsätze der Waggons gewickelt waren. Es war kein Funkenflug wahrnehmbar, weswegen mit sehr hoher Wahrscheinlichkeit von einer »Erdung« ausgegangen werden konnte. Nach einer kurzen Risikoabwägung entschied man sich dazu, auch aufgrund der hohen Anzahl an Verletzten und ohne offizielle Abschaltbestätigung der Bahn, mit den Erstmaßnahmen weiterzumachen. Für eine gewisse Ordnung und Unterstützung in der ersten Phase sorgten rund 20 Soldatinnen und Soldaten der Bundeswehr, zufällig teilweise im Zug, teilweise im Auto auf der Heimreise von ihren Standorten. Sie halfen, Verletzte zu evakuieren und zu betreuen.

Als erstes Rettungsmittel war der

Notarzt eines ADAC-Rettungshubschraubers vor Ort, der diesen aus dem Schwebeflug verließ und unmittelbar begann, die ersten Verletzten zu versorgen. Eine hinzukommende Polizeistreife beteiligte sich ebenfalls unmittelbar an der Rettung der Verletzten aus dem Zug.

Ersteintreffende Feuerwehrfahrzeuge an der Einsatzstelle waren das HLF der FF Garmisch sowie der RW 2 und das LF 20 der FF Partenkirchen.

Die Kräfte der FF Garmisch gaben sich mit Akku-Rettungssatz in den Zug und begannen als erstes mit der Befreiung eines am Kopf eingeklemmten Verletzten.

Parallel zu den intensiver anlaufenden Rettungsmaßnahmen, legte Kommandant Sexl zusammen mit weiteren eintreffenden Führungskräften die Raumordnung an der Einsatzstelle fest, da in kurzer Zeit nicht nur mit einer Vielzahl von Feuerwehrfahrzeugen, sondern insbesondere auch mit zahlreichen Rettungsfahrzeugen gerechnet werden musste und die Priorität ganz klar auf dem reibungslosen Abtransport der Verletzten lag.

Hier machte man sich die nahegelegene, gut zugängliche vierspurige Bundesstraße zu Nutze. Die zur Unfallstelle gelegenen Fahrbahnen waren der Feuerwehr für die Einsatzmaßnahmen vorbehalten, die abgewandte Fahrbahnseite diente als Bewegungs- und Verkehrsfläche für den Rettungsdienst. Die Verletzten-Sammelstelle richtete der Rettungsdienst auf einem angrenzenden Grünstreifen ein. Als Durchgang zwischen den beiden Seiten wurde ein Teil der Mittelleitplanke herausgetrennt, um die Verletzten schonend und zügig dem Rettungsdienst übergeben zu können. Den

Bild 1: Drohnen-Luftaufnahme der Schadenstelle am ersten Tag nach Abtransport aller Verletzten (ca. 15:00 Uhr) Bild r.: Lagekarte



Bild 1: Rettung einer verletzten Person in Gemeinschaftsleistung verschiedener Fachdienste
Bild r.: Rettungsmaßnahmen über Steckleitern aus den Fenstern eines umgekippten Wagens

»Bereitstellungsraum Feuerwehr« richtete man auf dem Parkplatz eines naheliegenden Supermarktes ein, den Landeplatz für Rettungshubschrauber auf einer benachbarten Wiese.

Um 12:25 Uhr wurde die Sperrung beider Tunnelröhren des Tunnels Farchant sowie des vor der Einsatzstelle gelegenen Abschnitts der Bundesstraße veranlasst. Auch hier war wieder die rücksichtslose Verhaltensweise zahlreicher Fahrzeuglenker festzustellen, die, trotz eindeutiger Warnzeichen und roter Ampel, die Absperrungen missachteten und so die Einsatzkräfte gefährdeten. Weitere verkehrsregelnde Maßnahmen und großräumige Umleitungen, um insbesondere den am Freitagnachmittag einsetzenden Ferien- und Berufsverkehr von der Einsatzstelle fernzuhalten, wurden von Kräften der Polizei durchgeführt und koordiniert.

In einer Lagebesprechung um 12:45 Uhr, zwischen dem örtlich zuständigen Kommandanten Michael Sexl, dem örtlich zuständigen KBI Andreas Küspert, KBI Herbert Maurus, der als Vertreter des KBR an der Einsatzstelle war, sowie den Führungskräften des Rettungsdienstes, Klemens Reindl und Hans Steinbrecher (die vier Letztgenannten sind alle im Voraus benannte ÖEL), wurde ein Koordinierungsbedarf nach Art. 15 BayKSG festgestellt und über die ILS der Kreisverwaltungsbehörde mitgeteilt.

Um den guten, geordneten Einsatzablauf nicht zu unterbrechen, wurde die bestehende Führungsstruktur weiter umgesetzt, ergänzt durch KBI Maurus, der einvernehmlich offiziell zum Örtlichen Einsatzleiter bestellt wurde. Reindl und Steinbrecher blieben bei ihren Führungsaufgaben im Rettungsdienst, die Feuerwehreinsatzleitung blieb



beim örtlich zuständigen Kommandanten und wurde unterstützt durch KBI Andreas Küspert sowie durch weitere örtliche Führungskräfte.

Auf eine weitere, geografische Abschnittsbildung wurde bewusst verzichtet, da die Einsatzstelle trotz ihrer Dimension gut überblickt werden konnte und so eine schnelle, direkte Abstimmung aller Maßnahmen möglich war.

Die Einsatzdokumentation und Führungsunterstützung übernahm die Unterstützungsgruppe Örtliche Einsatzleitung (UG-ÖEL) des Landkreises.

Als weitere Einsatzmaßnahmen erfolgten durch die Kräfte der Feuerwehren Garmisch und Partenkirchen, unterstützt durch die Anwesenden der Bundeswehr sowie der Landes- und Bundespolizei, die Rettung der Betroffenen aus den verunfallten Waggons und der Bau einer Behelfsbrücke mittels Steckleitern über den vorher beschriebenen Katzenbach. Unter Zuhilfenahme von Steckleitern und Brettern sowie einer Rettungsplattform konnte so ein leichter und nahezu ebenerdiger Zugang von der Oberseite des dritten Waggons zur Straße geschaffen werden, was sowohl die Rettung als auch technische Maßnahmen deutlich erleichterte. Mit dem Kranwagen KW 50 der FF Garmisch und der Rettungsgondel war es möglich, Verletzte auch liegend von der dahinterliegenden Seite über den Zug zur Straße zu heben.

Unter der Führung von KBM Josef Pongratz und stv. Kdt. Michael Reim von der FF Garmisch wurde, zeitgleich zu den Rettungsmaßnahmen, die Sicherung der Waggons durchgeführt. An den abgerutschten Waggons wurden im ersten Schritt fünf Greifzüge gegen den Gleiskörper sowie die Seilwinde des Rüstwagens der FF Oberammergau angebracht.

Bereits um 13:21 Uhr, also knapp eine Stunde nach Alarmierung konnte man der ILS melden, dass alle rund 60 betroffenen Personen, davon 16 »rot«-Verletzte aus dem Zug befreit und dem Rettungsdienst übergeben werden konnten. Leider waren zu diesem Zeitpunkt auch vier getötete Personen, von denen noch zwei unter einem der Waggons eingeklemmt waren, zu beklagen. Diese wurden zu einem späteren Zeitpunkt in Richtung des Gewerbegebiets abtransportiert, um sie vor den Blicken Schaulustiger zu schützen, die sich zahlreich auf den Brücken der Bundesstraße versammelt hatten. Im Verlauf der Bergungsarbeiten der beiden eingeklemmten, verstorbenen Personen, gingen immer wieder Meldungen der Polizei nach weiteren Vermissten ein. Hier zeigte sich, wie schwierig es ist, konkreten Hinweisen nachzugehen, da es eben bei einem Zug keine Passagierlisten oder andere verlässliche Angaben gibt.

Gegen 14:15 Uhr musste zudem die Wettersituation beobachtet werden, da Unwetterwarnungen des DWD ein aufziehendes Gewitter vorhersagten. Die herabhängenden, mittlerweile zwar durch die Notfallmanager der Deutschen Bahn auch fachkundig geerdeten Oberleitungsdrähte stellten bei einem etwaigen Blitzeinschlag eine mögliche Gefahr für die Einsatzkräfte dar. Glücklicherweise musste man nur mit einem zwar heftigen, aber verhältnismäßig kurzen Regenschauer fertig werden. Nach Abschluss der Bergung der beiden eingeklemmten toten Personen verdichteten sich die Hinweise, dass ein Jugendlicher, der sich laut mehrerer Zeugenaussagen sicher im Zug befunden hatte, weiterhin vermisst wurde. Nachdem auch die mehrfache Absuche der Umgebung mit Drohnen, Hubschrauber und

Wärmebildkamera erfolglos gewesen war, musste davon ausgegangen werden, dass er sich noch an einer nicht einsehbaren Stelle unter einem der Waggons befand.

Aus diesem Grund war für die Einsatzkräfte der Rettungseinsatz noch nicht zu Ende; die Einsatzstelle wurde auch noch nicht der Bahn zur reinen technischen Bergung übergeben. Man musste versuchen, die ineinander verkeilten Wagen zu trennen und anzuheben, was sich bei einer Masse von rund 52 Tonnen pro Waggon und deren Deformierung als äußerst schwierig herausstellte.

In Absprache mit Vertretern der Deutschen Bahn wurden zwei Schwerlast-Spezialkräne eines privaten Bergeunternehmens zur Einsatzstelle beordert. Da sich der Einsatz nun weiter bis in die Nacht hineinziehen würde, sorgte das THW für eine umfangreiche Beleuchtung der Einsatzstelle. Die für den G7-Einsatz in Garmisch-Partenkirchen aufgebaute Verpflegungsstation der Polizei kümmerte sich um die Versorgung der Einsatzkräfte.

Da durch das mögliche Anheben der Waggons die in sich stabile Lage aufgehoben würde, musste man sich ein Konzept der Sicherung überlegen. Hierzu wurden auf dem westlich gelegenen Gelände des Recyclinghofes, neben den bereits vorhandenen Greifzügen, insgesamt zwei Rüstwagen, der KW 50, ein WLF sowie zwei GWK des THW in Stellung gebracht, die mit Seilwinden die Waggons sichern sollten. Um die Seile zu den Waggons führen zu können, mussten vom THW aus einer Betonmauer erst drei Öffnungen herausgetrennt und einige Bäume entfernt werden. Von den örtlichen Bergbahnunternehmen und einer Tunnelbaustelle wurden Zugketten organisiert, die für die zu erwartenden Kräfte geeignet waren. Auf der östlichen, also der zur Bundesstraße zugewandten Seite, wurde zusätzlich mit Rüstholz und Hebekissen unterbaut.

Als besonders schwierig stellte sich im Einsatzverlauf heraus, dass die Notfallmanager der Bahn zwar schnell an der Einsatzstelle waren und auch eine uneingeschränkt gute Zusammenarbeit erfolgte, aber lei-

der wenig Spezialwissen zu Bergungsmöglichkeiten vorhanden war. Wo findet man mit großen einwirkenden Kräften Anschlagpunkte? Wo kann man Teile heraustrennen? Wo gibt es besonders zu beachtende Gefahrenpunkte, usw.?

Nach langwierigen, die ganze Nacht dauernden Arbeiten, in denen in mühevoller Kleinarbeit einzelne ineinander verklemmte Teile der Waggons abgetrennt wurden und in einer beispiellosen Zusammenarbeit von Heben und Unterbauen einerseits, Sichern und Ziehen andererseits sowie dem Einsatz der beiden Schwerlastkräne, konnten am nächsten Tag um 12:26 Uhr die beiden liegenden zweiten und dritten Waggons voneinander getrennt werden. Um 13:03 Uhr wurde der dritte Waggon schließlich angehoben und auf der danebenliegenden Bundesstraße abgelegt.

Leider bewahrheiteten sich die Befürchtungen und die vermisste, jugendliche Person wurde an der vermuteten, tiefsten und am stärksten verklemmten Stelle tot aufgefunden. Nach der Bergung durch Kräfte der Polizei sowie einer letzten gründlichen Absuche der gesamten Einsatzstelle und den Aufräumarbeiten konnte der Einsatz der Feuerwehr am Samstag, dem 4. Juni 2022 gegen 16:30 Uhr, also nach gut 28 Stunden, offiziell beendet werden.

Die weiteren Arbeiten zur technischen Bergung und Beseitigung der verunfallten Fahrzeuge wurden in den folgenden Wochen von der Deutschen Bahn zum Teil mit weiterer Unterstützung des Technischen Hilfswerks durchgeführt.

Fazit

Zusammenfassend lässt sich feststellen, dass die Zusammenarbeit zwischen allen Beteiligten herausragend war, egal ob unter den Kameradinnen und Kameraden einer Feuerwehr, von benachbarten Feuerwehren, zwischen Mannschaft und Führung oder mit den eingesetzten Kräften von Rettungsdienst, Landes- und Bundespolizei, von THW, der Deutschen Bahn, dem privaten Bergeunternehmer, der UG-ÖEL und der ILS sowie den PSNV-Kräften und allen beteiligten Behörden so-

wie dem Unternehmer des Recyclingbetriebs, dessen Gelände über Stunden von den Einsatzkräften belagert wurde.

Als problematisch stellte sich jedoch heraus, zeitnah an technisch fundierte Informationen zu Lok und Wagenmaterial der Deutschen Bahn zu kommen. Trotz aller Bemühungen und der guten Zusammenarbeit mit den Notfallmanagern vor Ort ist es durch die Größe des Konzerns und die vielen Sparten des Unternehmens schwierig und zeitaufwändig gewesen, hier die richtigen Antworten oder gar Ansprechpartner vor Ort zu bekommen.

Verkeilte Waggons mit provisorischer Rettungsbrücke



Arbeiten mittels Hebekissen

Die zufällige Anwesenheit von drei unserer Kameraden sowie der mitreisenden und kaum verletzten Bundeswehrkräfte hat sicher dazu beigetragen, dass von Beginn an eine gewisse Struktur und Ruhe in das Geschehen gebracht und Panik vermieden werden konnte. Gelernt haben wir, dass es manchmal sinnvoll sein kann, den Einsatz einfach »laufen zu lassen« und die Entscheidung richtig war, nicht zwangs-



Bild o: Die Waggons nach der Bergung
Bild u.: Innenminister Herrmann am Unfallort

weise eine große Abschnitts- und Führungsstruktur überzustülpen. Das wird nicht immer und überall funktionieren, aber wichtig ist unserer einhelligen Meinung nach, mit Verstand und Augenmaß vor allem situationsbedingt zu entscheiden!

Insgesamt bestätigt sich die Erfahrung, dass es nur gemeinsam funktionieren kann und man so auch

EINSATZINFOS

Einheit	Fahrzeuge	Kräfte
FF Partenkirchen	KdoW, PKW-Pickup, MZF, ELW1, TLF16/24, TLF24/50, DLK23/12, TSF, LF20, LF8, GW-L2, RW2, Teleskopklader, div. Bauhof-Fahrzeuge und Geräte	103
FF Garmisch	KdoW, PKW-Pickup, MZF, ELW1, DLK23/12, KW50, 3 WLF, HLF20, LF20, AB-Besprechung, AB-THL, AB-Kran-Begleit	83
FF Farchant	MZF, LF16	35
FF Krün	PKW-Pickup, MZF, TLF16/25	20
FF Mittenwald	MZF, LF10, RW2	16
FF Murnau	MZF, RW2	21
FF Oberammergau	MZF, RW2	6
FF Oberau	PKW-Pickup, LF16, LF20	26
Kreisbrandinspektion	KBI/ÖEL Maurus, KBI Küspert, KBM Pongratz, KBM Schindlbeck	4
Feuerwehr gesamt		314
UG-ÖEL		11
THW*	OV Lkr. GAP, WM, MB, STA, AIB, TÖL, LL	210
Rettungsdienst*	7 SEG, 19 NEF, 10 RTH, 24 RTW, 16 KTW, 1 GRTW, 9 ORGL/ELRD, 2 LNA, 8 sonst. Fzg.	

*) Lt. uns vorliegenden Informationen, ohne Gewähr

unvorstellbaren Herausforderungen gewachsen sein kann.

Die Besuche von zahlreichen Politikern an der Einsatzstelle empfanden wir als nicht störend, da diese tatsächlich im Hintergrund stattfanden und die Arbeiten nicht behinderten. Wir sind der Meinung, dass es legitim ist, sich als Verantwortlicher in der Politik selbst ein Bild von einer solchen Lage zu machen. Dies und auch ein kurzes anerkennendes

Gespräch mit »einfachen Feuerwehrleuten«, Rettungskräften oder THW-Helfern kann durchaus auch motivierend für deren Arbeit sein.

Nachdem der Einsatz für uns abgeschlossen ist, werden wir dieses Ereignis auch seelisch aufarbeiten. Unser Mitgefühl ist bei den Verletzten. Mögen sie bald genesen. Unser tiefstes Beileid gilt den Hinterbliebenen der Opfer, mögen auch ihre seelischen Wunden heilen. □