„Brand im S-Bahn-Tunnel“

440 Mitwirkende und Beobachter bei einer realistischen Großübung im Landkreis München – S-Bahn bleibt im brennenden Tunnel stecken

*Von Dr. Kilian Wimmer und Dr. Michael Spitzweg**

Vorbemerkung

Unterföhring ist eine Gemeinde im nordöstlichen Landkreis München und grenzt unmittelbar an die bayerische Landeshauptstadt. In der Gemeinde liegt ein Haltepunkt der S-Bahnlinie S8 Herrsching – Flughafen München, die in Unterföhring größtenteils unterirdisch verläuft. Der Tunnel ist 1.427 Meter lang, zweigleisig ausgebaut und hat einen Mittelbahnsteig. Zwischen dem Nordportal und dem Bahnsteig befinden sich zwei Notausstiege.

Die Großübung hatte ein überaus realistisches Szenario.

Übungsszenario

Am Samstag, 30. Januar 2016 wurden im Tunnel Gleisschleifarbeiten durchgeführt. Im Laufe der Arbeiten kam es gegen 01.20 Uhr zu einer Verpuffung und infolgedessen zu einem Brand mit sehr starker Rauchentwicklung. Zwei Arbeiter verletzten sich schwer, die übrigen drei Arbeiter konnten fliehen. Die in Richtung Flughafen eingefahrene S-Bahn wurde im Tunnel zwischen Bahnsteig und Nordportal wegen der Arbeiter im Gleis zu einer Schnellbremsung gezwungen und aufgrund des Brandereignisses kurz darauf auch nicht mehr mit Strom versorgt. Die S-Bahn blieb folglich im verrauchten Tunnel stehen.

Insgesamt befanden sich zum Unglückszeitpunkt 110 Personen im Tunnel, die unterschiedlich schwer verletzt wurden. 12 P. wurden lebensgefährlich verletzt (T1), 12 P. wurden schwer verletzt (T2) und weitere 22 P. wurden leicht verletzt (T3). Die übrigen 64 P. blieben unverletzt. Die Verletztendarsteller wurden für eine praxisnahe Simulation aufwändig geschminkt. Zudem wurde der Tunnel mit Nebelmaschinen verraucht. Aus Lautsprechern eingespielte Schreie, Arbeits- und Brandgeräusche sowie Lichteffekte zur Brandsimulation führten zu einer fast schon gespenstischen Stimmung im Tunnel.

Übungsablauf

Um 01.30 Uhr erfolgte durch die Feuerwehr-Einsatzzentrale des Landkreises München (FEZ) der Funkabruf der FF Unterföhring, der FF Ismaning, der Kreisbrandinspektion und der Unterstützungsgruppe ELW. Die BF München, zwei Abteilungen der FF München und der Bereichsführer Nord wurden ebenso wie der Rettungsdienst über die ILS München abgerufen.

Den ersteintreffenden Kräften aus Unterföhring bot sich am Bahnhof zunächst ein unübersichtliches Bild. Zwar irrten Verletzte umher und vermeintlich unverletzt Beteiligte forderten die Einsatzkräfte stark. Allerdings war weder Rauch sichtbar noch hatte die nur den Bahnsteig abdeckende Brandmeldeanlage ausgelöst. Nach Erkundung des Einheitsführers wurde jedoch rasch klar, dass eine S-Bahn in Richtung Flughafen zwischen Bahnsteig und Nordportal im verrauchten Tunnel zum Stehen kam. Nach Bestätigung der Gleissperrung und der Notfallerdung mittels Oberleitungsspan-

nungsprüfung lag die Priorität des ersten Stoßtrupps in der Gefahrenbeseitigung, nämlich dem Löschen des gemeldeten Brandes. Hierfür wurde von außen Löschwasser in die rund 7.000 Liter fassende Trockenleitung eingespeist.

Am Nordportal speiste die FF Ismaning ebenfalls Löschwasser in die Trockenleitung ein. Ein Stoßtrupp unter Atemschutz öffnete die im Tunnel angebrachten Ventile, um so das Löschwasser durch die in einzelne Segmente unterteilte Trockenleitung bis zum Brandherd zu leiten. Weitere Kräfte der FF Ismaning gingen über einen Notausstieg in den Tunnel vor, da hier den Einsatzkräften eine Vielzahl von Verletzten und Betroffenen entgegen kam. Es war also naheliegend, dass die S-Bahn in diesem Bereich stehen musste. Der Brandherd befand sich nur rund 40 Meter vom Notausstieg entfernt und konnte zügig abgelöscht werden.

Durch die Brandbekämpfung über den Notausstieg hatte sich die Priorität am Bahnhof verschoben. Dort standen nun die Personenrettung und die Erstversorgung der Verletzten im Mittelpunkt. Hierzu setzten die Kräfte der Feuerwehren aus Unterföhring und München die im Tunnel gelagerten schienenfahrbaren Rollpaletten und den von der FF Ottobrunn angelieferten Rüstsatz Bahn ein. Die Personenrettung erfolgte parallel über den Notausstieg und über den Bahnsteig. Bedingt durch die starke Verrauchung herrschte am Triebzug nahezu Nullsicht. Die Menschenrettung konnte folglich nur mittels Isoliergeräten erfolgen und war entsprechend zeit- und kräfteintensiv.

In der Zwischenzeit waren alle alarmierten Führungskräfte eingetroffen. Der KBR wurde nach Art. 15 BayKSG zum ÖEL bestellt. Die Feuerwehr-Einsatzleitung wurde durch den zuständigen KBI übernommen. Sowohl der ÖEL als auch der EL Feuerwehr wurden von Kräften der UG ELW unterstützt. Die Einsatzabschnitte wurden räumlich gegliedert und jeweils von einem KBM als Einsatzabschnittsleiter geführt. Die rückwärtige Führungseinrichtung übernahm für die Feuerwehr die FEZ. Für den Rettungsdienst wurde im Feuerwehrgerätehaus Unterföhring eine simulierte Leitstelle eingerichtet und betrieben.

In Zusammenarbeit zwischen Feuerwehr und Rettungsdienst wurden Sammelplätze für die Verletzten und Betroffenen eingerichtet. Nach und nach konnten durch die SEG-Behandlung alle Verletzten und Betroffenen versorgt werden. Bei einem MANV in dieser Größenordnung gelingt dies nur gemeinsam und hilfsorganisationsübergreifend. Die T1- und T2-Patienten wurden mit RTW in das simulierte Übungskrankenhaus (Feuerwehrgerätehaus Unterföhring) verbracht. Dort wurde die Übergabe innerhalb einer Klinik geübt. Die T3-Patienten und Betroffenen wurden mit Fahrzeugen des Rettungsdienstes und der Feuerwehr ebenfalls ins Feuerwehrgerätehaus Unterföhring verbracht und dort adäquat versorgt. Bereits um 03.40 Uhr waren alle Patienten von der Übungsstelle abtransportiert. Die letzten Einsatzkräfte rückten um 04.15 Uhr vom S-Bahnhof Unterföhring ab.

Fazit

Das gewählte Übungsszenario lieferte aufgrund der realistischen Ausarbeitung wertvolle Erkenntnisse zum Vorgehen bei einem Brand im S-Bahn-Tunnel Unterföhring. In den kommenden Wochen werden die gewonnenen Eindrücke der einzelnen Übungsbeobachter in organisationsübergreifenden Nachbesprechungen detailliert analysiert, mit dem Ziel, die Einsatzplanung von Feuerwehr und Rettungsdienst zu optimieren.

Die Gesamtübungsleitung lag beim Kommandanten der FF Unterföhring *Dr. Michael Spitzweg* und *Dr. Kilian Wimmer*, der die Übung ausgearbeitet hatte. Die Übungsleitung für den Rettungsdienst teilten sich *Christoph Schröer* und *Stephan Höllmüller* vom MKT e.V. Diese organisierten auch den rettungsdienstlichen Teil dieser Übung. Großer Dank geht an das Aufbauteam der FF Unterföhring, an das Schminkteam des MKT e.V. sowie an die Küchencrew. Die Verpflegung wurde dankenswerterweise von der Gemeinde Unterföhring zur Verfügung gestellt. Ein großes Dankeschön auch an *Florian Adelt* für die realistische Einsatzsimulation, an die Deutsche Bahn respektive an Frau *Kerstin Metzmeier* für die sehr gute Zusammenarbeit, an die FF Garching für die Gebietsabsicherung und nicht zuletzt an die vielen Übungsdarsteller, die aus ganz Bayern den Weg nach Unterföhring gefunden haben.

*Dr. Wimmer ist Gruppenführer bei der FF Unterföhring und stellv. Leiter der UG-ÖEL München-Land; Dr. Spitzweg ist Kommandant der FF Unterföhring.
Aufn.: FF Unterföhring.

INFOS EINSATZÜBUNG

Einheit / Teilnehmer	Fahrzeuge	Stärke
FF Unterföhring (ortszuständige FF)	*9*	*50*
FF Ismaning	*10*	*48*
BF München	*5*	*18*
FF München Abt. Freimann	*1*	*8*
FF München Abt. Oberföhring	*1*	*9*
FF München Bereichsführer Nord	*1*	*1*
FF Ottobrunn (Rüstsatz Bahn)	*1*	*-*
Kreisbrandinspektion München	*7*	*7*
Unterstützungsgruppe ELW	*5*	*13*
FF Garching (Gebietsabsicherung)	*2*	*13*
Stärke Feuerwehr	***42***	***167***
MKT e.V. (inkl. Realfall-RTW)	*18*	*47*
Aicher Ambulanz Union (AAU)	*4*	*15*
Bayerisches Rotes Kreuz (BRK)	*2*	*4*
Johanniter-Unfall-Hilfe (JUH)	*5*	*18*
Maltester-Hilfsdienst (MHD)	*3*	*9*
Stärke Rettungsdienst	***32***	***93***
Polizei	*1*	*2*
Landratsamt (FüGK)	*1*	*3*
Deutsche Bahn (inkl. Notfallmanager)	*2*	*9*
Stärke weitere BOS/Blaulichtfahrzeuge	***4***	***14***
Übungsleitung	*-*	*4*
Organisation, Aufbau, Verpflegung	*-*	*15*
Bürgermeister, Gemeinderäte	*-*	*4*
Übungsbeobachter (FF, RD; DB; FEZ)	*-*	*23*
Pressevertreter	*-*	*10*
Komparsen (Realistische Unfalldarstellung)	*-*	*110*
Stärke Übungsbegleitung	***-***	***166***
Gesamt	***78***	***440***