



Presse- und Werbeagentur Wolfgang Jendsch
Fachagentur für Brandschutz und Rettungsdienst
D-78315 Radolfzell/Bodensee

Fachbeitrag 2955/02, August 2002 - Autor Wolfgang Jendsch

Kollision über den Wolken

Der Flugzeugabsturz am Bodensee

Um 21.00 Mitteleuropäischer Sommerzeit (MESZ) startete auf dem Flughafen in Moskau ein russisches Passagierflugzeug vom Typ „Tupolew 154“ der „Bashkirian Airlines“ zu einem Flug nach Barcelona in Spanien. An Bord waren neben der zwölfköpfigen Besatzung eine 57-köpfige Schülergruppe mit ihren Betreuern. Die Gruppe befand auf dem Weg zu einem Urlaubsaufenthalt.

Szenenwechsel: Um 23.06 Uhr erhielt eine Transportmaschine des Frachtdienstes „DHL Worldwide Express“ auf dem Flughafen im italienischen Bergamo die Freigabe zum Flug nach Brüssel. Die „Boeing 757-200“, die auf ihrem Flug von Bahrain aus einen Zwischenstopp eingelegt hatte, war besetzt mit dem Piloten und seinem Co-Piloten. Die Fracht der Maschine bestand aus rund sieben Tonnen Briefe, Päckchen und Pakete, die aus dem Mittleren Osten sowie aus Süd-Ost-Europa und Italien nach Brüssel transportiert werden sollten.

Nochmals Szenenwechsel: Um 23.30 Uhr übergab das Kontrollzentrum der Deutschen Flugsicherung in München die russische „Tupolev 154“, die sich mittlerweile im deutschen Luftraum befand, an die Schweizer Flugsicherung „Skyguide“. Wenige Minuten vor der Kollision um 23.35 Uhr kam es dann zwischen der „Skyguide“, dem russischen Piloten und dem in seiner Maschine befindlichen automatischen Kollisionswarngerät (Traffic Alert and Collision Avoidance System/TCAS) zu offensichtlichen Mißverständnissen, die letztendlich zur Kollision der beiden Flugzeuge führten.

Um 23.35:33 Uhr stießen die Boeing und die Tupolev in 35.300 Fuß Flughöhe zusammen und stürzten im Bereich der Gemeinden Owingen, Taisersdorf und Brachenreute nördlich der Stadt Überlingen am Bodensee (Bodenseekreis, Baden-Württemberg) ab.

Mit eigenen Augen

Die Kollision über den Wolken und der eigentliche Absturz wird in der Nacht von Montag auf Dienstag von zahlreichen Menschen in der Region am westlichen Bodensee beobachtet. Es ist eine warme Nacht mit aufziehender Bewölkung – viele

denken zunächst an ein Gewitter. „Eine Art Wetterleuchten über den Wolken“, so ein Anwohner. Andere registrieren „mehr als ein Gewitter“, ein „Krachen, das Fenster und Einrichtungen erzittern ließ“ in einem Umkreis von mehr als 20 oder 30 Kilometern.

Eberhard Saur ist auf dem Heimweg von einer Feuerwehrrübung. Der Stellvertretende Kommandant der Feuerwehr Radolfzell wohnt im Ortsteil Stahringen, nur unweit vom nordwestlichen Ausläufer des Bodensees entfernt. Es ist kurz nach halb zwölf in der Nacht, als Saur einen dumpfen Knall wahrnimmt, verbunden mit einem gleißenden Leuchten am Himmel über der dünnen Wolkenschicht. „Ein Gewitter“, schoss es auch ihm zunächst durch den Kopf. Als Eberhard Saur unmittelbar danach dann aber weitere explosionsartige Lichtblitze am Nachthimmel wahrnimmt, dazu drei leuchtende Feuerbälle aus den Wolken stürzen sieht, spürt der erfahrene Feuerwehrmann instinktiv, dass in diesem Moment etwas Schreckliches passiert sein muss.

Zahlreiche Notrufe

Ab 23.39 Uhr gehen die ersten Notrufe bei der für den Bodenseekreis zuständigen Integrierten Leitstelle in Friedrichshafen ein. Verschiedene Anrufer aus der Region nördlich von Überlingen melden kleinere Wald- und Flächenbrände sowie wenig später den vermuteten Absturz eines Kleinflugzeuges. Ein Anrufer teilt der Leitstelle Bodensee um 23.46 Uhr konkret mit, dass sich bei Taisersdorf ein brennendes Fahrwerk befinde.

Bereits nach Eingang der ersten Anrufe aus der Bevölkerung alarmieren die Leitstellen des Bodenseekreises, des benachbarten Landkreises Sigmaringen sowie des Landkreises Konstanz zunächst die Freiwilligen Feuerwehren Überlingen und Herdwangen-Schönach, wenig später die Rettungsdienste aus Überlingen, Sigmaringen und Stockach.

Als um 23.46 Uhr die Meldung über ein „brennendes Fahrwerk“ einging, veranlassen die diensthabenden Mitarbeiter der Leitstelle in Friedrichshafen nunmehr die umgehende zusätzliche Alarmierung von zwei Rettungshubschraubern (RTH) der Schweizerischen Rettungsflugwacht (Rega). Darüber hinaus werden ab Mitternacht kontinuierlich weitere Kräfte der Feuerwehren, der Rettungsdienste, die Schnelleinsatzgruppen (SEG) aus Überlingen, Markdorf, Meersburg, Immenstaad und Friedrichshafen sowie die Wasserrettung alarmiert:

Unter anderem die Führungsgruppe der Feuerwehr Friedrichshafen, die Feuerlöschboote Friedrichshafen und Konstanz, die Löschzüge der Feuerwehr Radolfzell und Stockach (Landkreis Konstanz), eine Rettungshundestaffel des DRK Konstanz und die DRK-Einsatzinheit 3 des Landkreises Konstanz sowie Feuerwehren und das Technische Hilfswerk (THW) aus dem benachbarten Landkreis Lindau und weitere Schnelleinsatzgruppen des Sanitätsdienstes.

Da zum Zeitpunkt des Einsatzes gegen Mitternacht davon ausgegangen werden mußte, dass eines oder mehrere Flugzeuge, Trümmer oder Personen in den Bodensee (Überlinger See) gestürzt sein könnten, wurden zunächst vorrangig die verfügba-

ren Wasserrettungs- und Tauchereinheiten des Bodenseekreises sowie der benachbarten Landkreise Konstanz und Lindau angefordert. So erfolgte die Alarmierung der DLRG-Einsatzleitungen der Zuständigkeitsbereiche Bodenseekreis und Bodensee-Konstanz, der Wasserwacht Lindau (über Leitstelle Kempten/Allgäu) sowie der DLRG-Rettungsboote Meersburg, Sipplingen, Spetzgart, Immenstaad, Friedrichshafen, Langenargen, Konstanz und Bodman einschließlich der verfügbaren Rettungstaucher.

Sucheinsatz See

Treffpunkt der insgesamt etwa 30 Boote – allen voran die Feuerlöschboote Friedrichshafen und Konstanz sowie mehrere Boote der Wasserschutzpolizei (WaPo) – ist der Bodensee vor Überlingen, während den Einsatzfahrzeugen mit Tauchern der Parkplatz an der Klosterkirche Birnau (Bereitstellungsraum) zugewiesen wird. Mit insgesamt 15 Booten der genannten Organisationen wird ab zwei Uhr auf dem Überlinger See zwischen Unteruhldingen und Bodman-Ludwigshafen eine Suchkette gebildet. Dreimal fahren die Boote bis zum frühen Morgen den Seebereich ab. Letztendlich ergibt die Suche keinerlei Anhaltspunkte für einen Absturz von Flugzeugteilen oder Personen in den Überlinger See. Gegen Mittag des nächsten Tages (Dienstag, 02.07.2002) wird der „Sucheinsatz See“ eingestellt. Um 01.20 Uhr geht bei der im Feuerwehrhaus Überlingen eingerichteten Einsatzleitung (TEL) über Funk die Meldung ein, dass man im Bereich Taisersdorf das Heckteil eines abgestürzten Flugzeuges (Boeing 757) gefunden habe. Diese Meldung wird ergänzt durch weitere Rückmeldungen über aufgefundene Leichenteile sowie über zahlreiche Tote. Das Flugzeugheck und mehrere Triebwerke der „Tupolev 154“ werden um 02.00 Uhr bei Brachenreute entdeckt. Daraufhin erfolgt um 01.50 Uhr die zusätzliche Alarmierung der Rettungshundestaffeln/-züge aus Sigmaringen, Konstanz, Nürtingen, Ulm, Donaueschingen, Villingen-Schwenningen, Tuttlingen und Biberach.

Sucheinsatz Land

Nachdem um 01.30 Uhr sowie um 03.20 Uhr weitere konkrete Meldungen zur Anzahl und Art der abgestürzten Flugzeuge sowie zur Anzahl der jeweiligen Passagiere eingehen, bilden Kräfte der Feuerwehren, des Technischen Hilfswerkes (THW), der Schnelleinsatzgruppen (SEG) sowie der Rettungshundestaffeln zunächst fünf Gruppen zur kontrollierten Absuche folgender Gebiete nach Überlebenden, Toten und Wrackteilen:

- Suchbereich 1: Hohenlinden, Höllwangen, Spetzgart, Aufkirch;
- Suchbereich 2: Brachenreute-Ort, Risthof, Aufkirch;
- Suchbereich 3: Industriegebiet Owingen, Lippertsreute, Ernatsreute, Hohenreute, Hansenhof, Risthof;
- Suchbereich 4: Bruckfelden, Gaihhöfe, Taisersdorf, Wälde, Owingen, Ernatsreute;
- Suchbereich 5: Bruckfelden, Lippertsreute.

Weitere Suchgruppen (einzelne Hundestaffeln, Kleingruppen) werden je nach Eingang der Fundmeldungen (Wrackteile, Leichen, Leichenteile) gezielt zur Personen- und Leichensuche eingesetzt. Nicht abgesucht werden zum derzeitigen Zeitpunkt (Dunkelheit) größere Waldgebiete.

Im Verlauf dieser großräumigen Gebietsabsuchungen finden die Einsatzkräfte zahlreiche Tote, Leichenteile und Wrackteile. Kleinere Wrackteile finden sich verstreut über ein rund 30 Quadratkilometer großes Gebiet, zum Teil auch in den nördlich angrenzenden Landkreisen Sigmaringen und Ravensburg. Alle ausgemachten Fundstellen und Funddetails werden genau notiert und an die Einsatzleitung gemeldet.

Einsatzleitung

Nach Einrichtung der Technischen Einsatzleitung (TEL) im Feuerwehrhaus Überlingen übernahm der Friedrichshafener Stadtbrandmeister (StBM) Louis Laurösch, unterstützt vom Stellvertretenden KBM Wolfgang Maier, die Einsatzführung. Bereits auf der Anfahrt von Friedrichshafen aus hatte Laurösch aufgrund der Funkinformationen entschieden, die TEL im Sinne einer Gesamteinsatzleitung einzuberufen.

Nachdem die TEL um 01.15 Uhr einsatzbereit war (Alarmierung 00.17 Uhr), erfolgte zunächst die Aktualisierung der Gesamtlage. Zur besseren Koordination der zahlreichen und in der Region weit verstreut tätigen Organisationen und Einsatzkräfte bildete die TEL dann drei Einsatzabschnitte (EA):

- EA Bereich Brachenreute (Absturzstelle der Tupolew),
- EA Bereich Taisersdorf (Absturzstelle der Boeing),
- EA Bereich Owingen (Absturz- und Fundstelle von Wrackteile und Leichen).

Als weitere notwendige taktische Maßnahme erwies sich die Kanalisierung der zuvor alarmierten und zum Teil noch auf der Anfahrt befindlichen Einsatzkräfte aus weiter entfernten Regionen in Bereitstellungsräume:

- Ostanfahrten: Parkplatz der Klosterkirche Birnau (B 31 zwischen Überlingen und Uhdlingen-Mühlhofen);
- Nordanfahrten über die B 33: Feuerwehrhaus Markdorf;
- Westanfahrten über die B 31: Ludwigshafen (Firmengelände Tox-Dübel);
- Weitere Einheiten aus dem Nahbereich der Einsatzstellen wurden in örtliche Bereitschaftsräume (Verbleib am Standort) verwiesen.

Plötzliches Einsatzende

Am Dienstag, 02. Juli 2002, um 06.20 Uhr, wird die TEL nach einer Absprache zwischen dem Landrat des Bodenseekreises und der Polizeiführung kurzfristig aufgelöst. Der Flugzeugabsturz von Überlingen wird damit zur „Polizeilage“. Eine Entscheidung, die von den Führungs- und Einsatzkräften der Feuerwehr sowie der Hilfs- und Rettungsorganisationen nicht verstanden wird. Fachlich gesehen hätte die TEL

schon allein aufgrund der Folgeeinsätze in reduzierter Besetzung für weitere ein bis zwei Tage weiter in Funktion bleiben müssen -, menschlich und psychologisch gesehen hätte man den Einsatzkräften auf jeden Fall die Gelegenheit geben müssen, den Einsatz „verarbeiten“ und „abschließen“ zu können.

Wrack- und Leichenbergung

Am Abend des 02.07.2002 (19.50 Uhr) erreichte das Technische Hilfswerk (THW) Überlingen eine Anfrage der Polizeidirektion Friedrichshafen zur Öffnung des Tupolev-Rumpfes sowie des Cockpits mit den darin eingeschlossenen Absturzopfern. Nach entsprechenden Vorbereitungen begann der Technische Zug (TZ) des THW Überlingen im Auftrag der Bundesstelle für Flugunfall-Untersuchung (BFU) am Mittwoch, 03.07.2002 (10.30 Uhr), die Öffnung des Rumpfes. In enger Kooperation mit den Mitarbeitern des Bundeskriminalamtes (BKA, Erkennungsdienst), mit Gerichtsmedizinern und den Mitarbeitern der BFU sowie unter dem Schutz eines Löschtrupps der Feuerwehr Überlingen (Sicherstellung des Brandschutzes) wurden die Trümmer mit Rettungsscheren, Trennschleifern, Hebeegeräten und einem Mobilkran (Zivilunternehmen) zerlegt und abgetragen. Bis gegen 18.00 Uhr wurden aus dem Wrack die beiden Piloten sowie 22 Opfer, meist Kinder und Jugendliche geborgen. Gegen 17.00 Uhr löste der Technische Zug des THW-Ortsverbandes Stockach den OV Überlingen ab. Die Bergungsarbeiten dauerten bis zum Donnerstag, 04.07.2002 (04.00 Uhr) an. Einheiten des THW wurden auch in den Folgetagen zu Bergungsarbeiten eingesetzt. Der Gesamteinsatz wurde am Montag, 08.07.2002, gegen 23.00 Uhr beendet.

Untersuchungen zum Absturz

Die Bundesstelle für Flugunfalluntersuchungen (BFU) hat zwischenzeitlich den Absturz detailliert untersucht und kommt danach zu folgenden Ergebnissen:

- Technische Mängel scheiden für beide Flugzeuge aus;
- Beide Flugzeuge waren mit modernen Sicherheitseinrichtungen ausgestattet (z.B. „Traffic Alert and Collision Avoidance System/TCAS“);
- Die Besatzungen beider Flugzeuge haben wenige Sekunden vor dem Crash die Gefahr erkannt und versucht, eine Kollision zu vermeiden.

Gegen 23.34 Uhr hatten die bordeigenen TCAS-Systeme die Piloten beider Flugzeuge vor dem Kollisionskurs gewarnt. Danach wurde die Boeing 757 automatisch aufgefordert, zur Vermeidung der Kollision umgehend einen Sinkflug einzuleiten, die Tupolev 154 hingegen einen Steigflug. Wenige Sekunden später erhielt die Tupolev-Besatzung eine gegensätzliche Anweisung durch den Radarlotsen der Flugsicherung Zürich, schnell auf eine Höhe von 35.000 Fuss zu sinken. Durch den Sinkflug beider Maschinen kam es dann zur Kollision in 35.300 Fuss Höhe.

Redaktioneller Hinweis:

Der Beitrag „Flugzeugabsturz am Bodensee“ in der Ausgabe 2002 des Fachbuches „BRAND - Die Feuerwehren der Welt“ veröffentlicht. Weitere Beiträge ähnlichen Inhaltes wurden in der Ausgabe 8/2002 des „Feuerwehr-Magazin“ sowie in der Ausgabe 3/2002 des „Rettungs-Magazin“ veröffentlicht. Darüber hinaus erfolgten Veröffentlichungen in zusammengefasster Form auch in verschiedenen europäischen Fachmagazinen (zum Beispiel Ungarn, Großbritannien).

Autor: Wolfgang Jendsch

Fachredakteur Brandschutz/Rettungsdienst - mit Arbeitsschwerpunkt Wald- und Flächenbrandbekämpfung (Wildland Firefighting/USA);

Mitglied “International Association of Wildland Fire” (IAWF), Virginia/USA;

News Editor IAWF-“Wildfire Magazine”;

Fachberater Dokumentation/Öffentlichkeitsarbeit, Pressesprecher (bis 2003) der Feuerwehr Radolfzell/Bodensee;

Internationaler Bodensee-Feuerwehrbund (BFB), Pressesprecher (bis 2003).

Rechtsbelehrung:

Dieser Beitrag ist urheberrechtlich geschützt (Copyright).

Alle weiteren Veröffentlichungen sowie anderweitige Nutzungen bedürfen der schriftlichen Genehmigung des Autors. Zuwiderhandlungen gegen das Urheberrecht werden rechtlich verfolgt und mit Schadensersatzforderungen belegt.