

Lok auf Geisterfahrt

Führerlose, brennende Werkstatt-Lok gerät ins Rollen – Nach sechs Kilometern Fahrt gelingt Stopp im Bahnhof von Freilassing | Von Michael Brandl*

*Der Autor ist Kreisbrandmeister im Berchtesgadener Land. Aufn.: Kreisbrandinspektion und BRK Berchtesgadener Land

Vorbemerkungen

Im äußersten Südosten des Freistaates Bayern liegt der Landkreis Berchtesgadener Land. Östlich und südlich grenzt der Landkreis an das österreichische Bundesland Salzburg, westlich und nördlich grenzt der Landkreis Traunstein an.

Durch das Berchtesgadener Land führen insgesamt drei Bahnstrecken. Je eine Strecke führt von Freilassing über Bad Reichenhall nach Berchtesgaden und von Freilassing über Laufen nach Mühldorf. Hauptverkehrsader der Eisenbahn ist die von Ost nach West verlaufende Bahnstrecke von Salzburg nach München. Von der Staatsgrenze nahe der Stadt Freilassing führt diese Bahnstrecke weiter durch die Gemeinde Ainring und den Markt Teisendorf, ehe sie durch den Landkreis Traunstein weiter nach Rosenheim und München verläuft. Zwischen Salzburg und Freilassing ist die Strecke dreigleisig ausgebaut. Westlich von Freilassing führen zwei Gleise in Richtung Teisendorf.

Auf der Bahnstrecke Freilassing – Mühldorf verkehren Dieselloks, die Bahnstrecken Salzburg – München sowie Freilassing – Berchtesgaden sind elektrifiziert.

Einsätze an den drei Bahnstrecken mit den zwölf anliegenden Bahnhöfen und Bahnhaltepunkten im Landkreis gehören zum üblichen Einsatzaufkommen der Feuerwehren im Berchtesgadener Land. Die Zusammenarbeit mit den Notfallmanagern der Deutschen Bahn ist gut eingespielt. Bahnerdungssätze werden von den Landkreisfeuerwehren nicht vorgehalten und kommen bei Bedarf durch Mitarbeiter der Deutschen Bahn zum Einsatz.

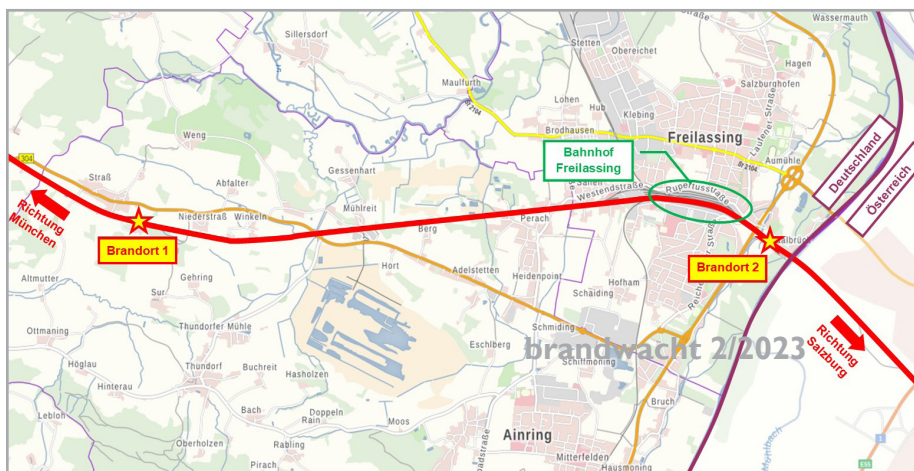
Brandobjekt und Brandörtlichkeit

Beim Schienenfahrzeug, das bei diesem Einsatz in Brand geriet, handelt es sich um ein Instandsetzungsfahrzeug für Oberleitungsanlagen der Baureihe 711.1 der Deutschen Bahn. Neben zwei Führerständen verfügt das Fahrzeug über eine Werkstatt, einen Lagerraum und Bereiche für

die Besatzung. Angetrieben wird das Fahrzeug von zwei Dieselmotoren. Es ist rund 25 Meter lang und hat eine Leermasse von 78,5 Tonnen.

Das Instandsetzungsfahrzeug, im weiteren Verlauf auch vereinfacht »Werkstatt-Lok« genannt, befand sich in der Nacht vom 19. auf den 20. Januar 2023 auf dem Rückweg von einem Reparatursatz auf der Bahnstrecke Freilassing – Berchtesgaden. In Freilassing wurde die Lok betankt, ehe sie in Richtung München weiterfuhr. Ein Bahnmitarbeiter, der beim Reparatursatz eingesetzt war, stieg beim Tankstopp in Freilassing aus, da sich hier sein Dienstort befand. Die Besatzung, die im Anschluss weiter nach München fuhr, bestand aus zwei Mitarbeitern des Bahnunternehmens.

Im Bereich der Gemeinde Ainring bemerkte die Besatzung einen Brand



an der Lok und brachte diese rund sechs Kilometer nach dem Bahnhof Freilassing auf freier Strecke kurz vor dem Ainringer Ortsteil Straß zum Stehen. Beide Mitarbeiter konnten das Fahrzeug unverletzt verlassen und über die Notfallleitstelle der Deutschen Bahn das Brandereignis an die Integrierte Leitstelle Traunstein melden.

Die Brandörtlichkeit befand sich im Zuständigkeitsbereich der Dienststelle Thundorf, einer Außenwache der Freiwilligen Feuerwehr Ainring. Die Zuwegung war den Feuerwehren geläufig, da es erst im Sommer des Vorjahres einen anderen Einsatz in diesem Bereich der Bahnlinie gab.

In der Brandnacht herrschte zunächst trockenes Winterwetter mit Temperaturen knapp unter dem Gefrierpunkt. Im Einsatzverlauf setzte Schneefall ein.

Alarmierung

Am 20. Februar 2023 alarmierte die Integrierte Leitstelle (ILS) Traunstein mit dem Stichwort »B Zug« um 02.50 Uhr den örtlich zuständigen Löschzug Thundorf mit einem LF 10, die Feuerwehr Ainring mit ELW 1, HLF 20, LF 16/12, die Feuerwehr Weildorf mit LF KatS und LF 8/6, die Feuerwehr Freilassing mit ELW 1, HLF 20, LF 20, RW, GW-A/S und Rüstsatz-Bahn sowie die Feuerwehr Teisendorf (incl. Löschzug Roßdorf) mit MZF, HLF 20 und MLF. Zudem wurden Kräfte der Kreisbrandinspektion des Berchtesgadener Landes, die Unterstützungsgruppe Örtliche Einsatzleitung, Einheiten des Rettungsdienstes (ELRD, 2 RTW, 1 NEF) sowie der Fachberater des Technischen Hilfswerks alarmiert. Im Rahmen der Alarmierung wurde die Zusatzinformation über eine brennende Werkstatt-Lok auf offener Strecke und die Information, dass sich die Mitarbeiter der Bahn bereits in Sicherheit befinden übermittelt.

Seitens der Polizei rückten Kräfte der Polizeiinspektion Freilassing sowie der Bundespolizeiinspektion Freilassing zum Einsatz aus. Der Notfallmanager der Deutschen Bahn wurde ebenfalls, bahnintern, alarmiert. Zeitnah nach der Alarmierung konnte durch die ILS über Funk die



Von Weitem zu sehen und daher gut zu verfolgen: Die brennende Lok bei ihrer Geisterfahrt



Die gestoppte Lok hinter der Schallschutzmauer

Bestätigung der Gleissperrung an die anrückenden Einsatzkräfte der Feuerwehr weitergegeben werden.

Einsatzablauf

Die Anfahrt der Einsatzkräfte erfolgte aus östlicher und westlicher Richtung auf der parallel zur Bahnstrecke verlaufenden Bundesstraße 304. Die Werkstatt-Lok konnte ca. 300 Meter östlich des Ainringer Ortsteils Straß festgestellt werden. Im Außenbereich der Lok war deutliche Flammenbildung sichtbar. Aus der offenen Seitentür der Werkstatt-Lok quoll dichter Rauch. Über einen Feldweg war die unterhalb der Bundesstraße liegende Einsatzstelle gut erreichbar. Die gegen 03:00 Uhr ersteintreffenden Löschfahrzeuge des Löschzugs Thundorf und der Feuerwehr Weildorf begannen sofort nach Eintreffen mit dem Aufbau eines Löschangriffs. Kurz darauf trafen das HLF 20 und der ELW 1 der Feuerwehr Ainring sowie der örtlich zuständige Kreisbrandmeister Michael Brandl an der Einsatzstelle ein. Die Einsatzleitung hatte der im ELW 1 eingetroffene Kommandant der Feuerwehr Ainring, *Martin Waldhutter*. Die beiden Bahnmitarbeiter wurden durch zeitgleich eingetroffene

ne Beamte der Bundespolizeiinspektion Freilassing betreut und bereits in der Erstphase des Einsatzes zum Geschehen befragt.

Ehe mit den Löscharbeiten an der brennenden Werkstatt-Lok begonnen werden konnte, setzte sich diese in Bewegung und rollte ostwärts zurück in Richtung des Bahnhofs Freilassing. Ein Beamter der ersten Bundespolizeistreife setzte umgehend einen Funkspruch an die Einsatzzentrale der Bundespolizei ab, die wiederum sofort die Notfallleitstelle der Bahn über die rollende Werkstatt-Lok informierte.

Durch den Einsatzleitwagen der Feuerwehr Ainring wurden die bereits eingetroffenen sowie die noch auf Anfahrt befindlichen Feuerwehreinheiten angewiesen, sich auf der Bundesstraße B 304 ebenfalls in östliche Richtung zu begeben. Zu diesem Zeitpunkt war unklar, wo die Lok zum Stehen kommen würde. Die Feuerwehren Ainring, Weildorf und Freilassing sowie der Kreisbrandmeister machten sich umgehend auf den Weg und fuhren der Lok auf der Bundesstraße 304 hinterher. Zum Ablöschen verbliebener brennender Teile der Werkstatt-Lok blieben zunächst das LF 10 des



Bild o. und u.: Brandbekämpfung von Norden her über die Drehleiter mittels Wenderohr



Brandbekämpfung der entgleisten Lok von der zugänglichen Südseite her

Löschzugs Thundorf sowie das LF 16/12 der Feuerwehr Ainring am ursprünglichen Brandort.

Da auch der Notfallmanager der Bahn in dieser Nacht einen kurzen Anfahrtsweg hatte, kamen diesem auf seiner Anfahrt bereits in Richtung Freilassing fahrende Feuerwehrfahrzeuge entgegen. Zeitgleich bekam er von der Notfallleitstelle der Bahn die Information, dass die brennende Lok führerlos in Richtung Freilassing rollt. Auch der Notfallmanager wendete und nutzte einen parallel zur Bahnstrecke verlaufenden Begleitweg, um der Lok zu folgen.

Um 03:10 Uhr meldete Kreisbrandmeister *Michael Brandl*, dass an seinem aktuellen Standort kurz vor dem Ainringer Ortsteil Adels-

tetten Feuerschein der Lok bereits östlich seines Standorts in Richtung Freilassing wahrgenommen werden konnte. Der Ortsteil Adelstetten liegt rund drei Kilometer östlich des ursprünglichen Brandortes. Aufgrund der vermutlich vergleichsweise hohen Geschwindigkeit der Lok auf nahezu geradeaus verlaufender Bahnstrecke Richtung Bahnhof Freilassing wurde als neues Ziel der Feuerwehreinheiten zunächst der Bahnhof Freilassing festgelegt. Durch den Kreisbrandmeister wurde die Integrierte Leitstelle angewiesen, die Leitstelle der Berufsfeuerwehr Salzburg (Österreich) vorzuwarnen, falls die Lok nicht mehr auf deutschem Gebiet zum Stehen kommen sollte.

Parallel zur Anfahrt der Feuerwehrkräfte leisteten die Notfallleitstelle der Deutschen Bahn sowie die beiden Mitarbeiter des Stellwerks in Freilassing wertvolle Arbeit. Den Mitarbeitern des Stellwerks gelang es, durch schnelle Weichenstellung die brennende Lok durch den Bahnhof Freilassing hindurch auf ein an einem Prellbock mündendes Stumpfgleis östlich des Bahnhofs zu leiten.

Gegen 03:15 Uhr rampte die Werkstatt-Lok nach sechseinhalb Kilometern führerloser Fahrt den Prellbock, beschädigte Signalanlagen und eine angrenzende Lärmschutzwand, entgleiste und blieb brennend in stabiler Lage stehen. Das Stumpfgleis liegt unmittelbar nördlich der drei nach Salzburg führenden Gleise. Dieser Bereich ist beidseits mit einer Lärmschutzwand versehen. Die Lok war zunächst hinter den Lärmschutzwänden nur durch den Feuerschein zu erkennen. Unmittelbar im Bereich der Einsatzstelle unterqueren ein Kiesweg und der Freilassinger Mühlbach die Bahnlinie. Dies erleichterte die Anfahrt der Feuerwehrkräfte und ermöglichte im weiteren Verlauf eine Wasserentnahme aus offenem Gewässer direkt im Nahbereich des Brandortes.

Mit Verlagerung der Einsatzstelle in das Gebiet der Stadt Freilassing ging die Einsatzleitung auf den Kommandanten der Feuerwehr Freilassing, *Rochus Häuslmann*, über.

Dieser bildete zur Brandbekämpfung zwei Einsatzabschnitte.

Im südlichen Abschnitt wurden die Kräfte der Feuerwehr Freilassing eingesetzt. Hierbei konnte über einen Rettungsweg und eine Tür in der Lärmschutzwand ein Löschangriff aufgebaut werden. Dieser musste jedoch zunächst nur defensiv aus ausreichender Entfernung durchgeführt werden, da die Oberleitungen der drei in Richtung Salzburg verlaufenden Gleise noch nicht geerdet waren. Mit zwei handgeführten C-Rohren gelang es jedoch, unter Ausnutzung der Wurfweite der Strahlrohre, eine Brandbekämpfung durchzuführen.

Im nördlichen Abschnitt waren die Kräfte der Feuerwehren Ainring und Weildorf sowie die Drehleiter der Freilassinger Feuerwehr eingesetzt. Ein direkter Zugang zum Gleisbereich war von dieser Seite aus nicht möglich. Daher wurde über die Drehleiter ein Wenderohr vorgenommen, mit dem ebenfalls mit ausreichendem Abstand zur Oberleitung eine Brandbekämpfung aufgenommen werden konnte.

Auf einem nahen Parkplatz stand zudem ausreichend Platz zur Verfügung, um einen Bereitstellungsraum einzurichten. Dort wurde auch ein Schnelleinsatzzelt aufgebaut, in dem sich Atemschutzgeräteträger in Bereitstellung sammelten. Im weiteren Verlauf bot das Zelt nach einsetzendem Schneefall die wettergeschützte Möglichkeit zum Auskleiden für aus dem Einsatz zurückkommende Atemschutzgeräteträger.

Die Brandbekämpfung über beide Abschnitte zeigte rasch Wirkung. Die Brandintensität ging merklich zurück.

Parallel zu den Löschmaßnahmen der Feuerwehr nahm der Notfallmanager die Erdung der Oberleitungen vor. Benötigt wurden hierzu sieben Bahnerdungssätze. Vier Erdungssätze waren im Fahrzeug des Notfallmanagers verladen. Als glücklicher Umstand erwies sich, dass der zuvor in Freilassing ausgestiegene Mitarbeiter der Bahn Kenntnis von der brennenden Lok erhielt und sich mit seinem Dienstfahrzeug ebenfalls zum Brandort in Freilassing begab. In seinem Fahrzeug befanden sich ebenfalls vier Bahnerdungssätze.

Auf einem nahen Parkplatz wurde ein Bereitstellungsraum eingerichtet

Somit war ausreichend Material für die Oberleitungserdung an der Einsatzstelle vorhanden. Unterstützt wurden die Bahnmitarbeiter bei der Erdung von Feuerwehrkräften, die insbesondere beim Tragen der Bahnerdungssätze an die jeweiligen Stellen im Gleisbereich halfen.

Nach erfolgter Erdung der Oberleitungen konnte der Löschangriff über das Wenderohr eingestellt und der nördliche Einsatzabschnitt aufgelöst werden.

Im südlichen Einsatzabschnitt wurde von der Brandbekämpfung aus sicherer Entfernung auf einen Innenangriff umgestellt. Trupps unter schwerem Atemschutz löschten die verbliebenen Brandherde im Inneren der Werkstatt-Lok ab.

Seitens der Bundespolizei befand sich unter anderem zur Anfertigung von Luftbildern ein Hubschrauber im Anflug. Dieser musste kurz vor der Einsatzstelle aufgrund einer auftretenden Schneefront umkehren. Um trotzdem Luftbilder zu ermöglichen, wurde die bei der Feuerwehr Bayerisch Gmain stationierte Drohne des Landkreises Berchtesgadener Land zur Unterstützung der Bundespolizei nachalarmiert und kam an die Schadensörtlichkeit.

Um 04:55 Uhr wurden die überörtlichen Feuerwehren von der Einsatzstelle in Freilassing entlassen. Kräfte der Feuerwehr Ainring begaben sich auf Anforderung der Bundespolizei nochmals an die ursprüngliche Brandstelle, um dort die polizeilichen Maßnahmen durch Ausleuchten der Einsatzstelle zu unterstützen.

Zwischen 06:40 Uhr und 06:50 Uhr konnte der Einsatz aller Feuerwehreinheiten beendet werden. In Freilassing wurde die Einsatzstelle an die Bundespolizei übergeben, die Kräfte der Feuerwehr Bayerisch Gmain rückten mit der Landkreis-Drohne ein und die Feuerwehr Ainring wurde von der Bundespolizei aus dem Unterstützungseinsatz am ursprünglichen Brandort entlassen.

Im Einsatzverlauf konnte nicht ausgeschlossen werden, dass die brennende Lok auf ihrer Fahrt Teile verloren oder Böschungen in Brand gesetzt hat. Die Kontrolle der Bahnstrecke erfolgte durch Einsatzkräfte der Bundespolizei. Diese Maßnah-

men wurden im weiteren Verlauf durch Mitarbeiter der Deutschen Bahn unterstützt.

Fazit

Der Einsatz hatte eine Dynamik, von der bei der Alarmierung nicht auszugehen war. Brennende Lokomotiven gehören nicht zum tagtäglichen Einsatzaufkommen einer Feuerwehr. Dass sich eine brennende Lok im Einsatzverlauf in Bewegung setzt, stellt eine weitere Besonderheit dar. Glücklicherweise befanden sich, als die Lok ins Rollen kam, keine Feuerwehrkräfte im Nahbereich der Werkstatt-Lok.

Die schnelle Kommunikation zwischen Bundespolizei, Notfallleitstelle der Bahn, Stellwerk und Notallmanager hatte großen Einfluss darauf, dass der Einsatz zwar mit hohem Sachschaden, aber ohne Personenschaden letztendlich glimpflich ausging. Ein Informationsfluss von der Feuerwehr über die Integrierte Leitstelle weiter an die Notfallleitstelle der Bahn und von dort an das Stellwerk hätte möglicherweise zu lange gedauert.

Ins Bewusstsein der Einsatzkräfte sollte auch die Sicherung von Schienenfahrzeugen gegen Wegrollen rücken. Aufgrund der kurzen Zeit bis zum Losrollen der Werkstatt-Lok und der Zugänglichkeit über eine Böschung auf den letzten Metern, konnte dies bei diesem Einsatz nicht rechtzeitig realisiert werden.

Ein glücklicher Umstand war auch, dass keine weiteren Züge auf freier Strecke hinter dem brennenden Fahrzeug anhalten mussten. So hatte die brennende Lok »freie Fahrt« bis in den Bahnhof Freilassing und konnte dort über Weichenstellungen durch den Bahnhofsbereich hindurchgeleitet werden, ohne auf andere Fahrzeuge oder Züge aufzufahren. Aufgrund der Uhrzeit war der Bahnhof Freilassing nur von einigen Mitarbeitern der Deutschen Bahn bzw. von Servicefirmen frequentiert. Ankünfte und Abfahrten sind an Freitagen fahrplanmäßig zwischen 01:39 Uhr und 04:01 Uhr nicht vorgesehen. Somit kam es zu keiner Gefährdung von wartenden Reisenden im Bahnhofsbereich.

Die ordnungsgemäße Erdung der



Oberleitungen von drei nebeneinander verlaufenden Bahngleisen nimmt relativ viel Zeit in Anspruch. In diesem Fall wurden hierzu rund 45 Minuten benötigt. Da keine Personen gefährdet waren und sich der Brand auf die Werkstatt-Lok beschränkte, wurde eine defensive Vorgehensweise mit Ausnutzung der Wurfweiten der Strahlrohre bei der Brandbekämpfung gewählt.

Das Zusammenwirken der Feuerwehren war trotz der zunächst dynamischen Lage sehr professionell und zielgerichtet. Regelmäßige gemeinsame Übungen, aber auch Einsätze, die zusammen abgearbeitet werden, bringen hier die notwendige Routine. Zudem zeigte sich, dass die Schnittstelle zwischen zwei Führungsfahrzeugen im Rahmen des ELW-Konzepts der Kreisbrandinspektion auch bei dynamischen Lagen problemlos funktioniert.

Bemerkenswert ist im Gesamtzusammenhang, dass es vor und auch nach diesem Brandereignis mehrere Brände mit Beteiligung baugleicher Schienenfahrzeuge gab. In mindestens einem weiteren Fall rollte eine brennende Werkstatt-Lok identischen Typs ebenfalls führerlos über mehrere Kilometer. Die Ermittlungen zum Brand im Berchtesgadener Land führt die Bundespolizeiinspektion Freilassing. □

Nachlöscharbeiten in der Werkstatt-Lok