

Münchner Ostbahnhof

Brand eines Baustellenzugs

Herausforderungen und erfolgreicher Einsatz: der Brand eines Baustellenzugs entwickelte sich zu einer komplexen Angelegenheit VON FLORIAN KURZ & DR. TOBIAS ERB, FEUERWEHR MÜNCHEN

Am späten Abend des 24. August 2024 wurde die Feuerwehr München zu einem Einsatz in der Nähe des Münchner Ostbahnhofs gerufen. Der Brand eines Baustellenzugs entwickelte sich zu einer komplexen Angelegenheit, die durch die schwierige Lokalisierung des Brandherds, widersprüchliche Meldungen und beengte Verhältnisse vor Ort erschwert wurde. Die Einsatzkräfte standen vor der Herausforderung, das Feuer unter komplizierten Bedingungen zu bekämpfen, wobei die Sicherheit der Einsatzkräfte oberste Priorität hatte.

Lage

Der Einsatz begann unter schwierigen Umständen. Das Brandobjekt, ein Baustellenzug, bestehend aus einer sogenannten Stopfmaschine, die von einer Diesellokomotive gezogen wurde, war während der Fahrt in Brand geraten, was dazu führte, dass sich der Zug brennend weiterbewegte. Dies machte die Lokalisierung des Brandherds nicht leicht und führte zu widersprüchlichen Meldungen an die Leitstelle. Während zunächst einige Meldungen von einem brennenden Personenzug sprachen, verdichteten sich die Informationen während der Anfahrt der ersten Kräfte zunehmend, dass es sich tatsächlich um einen Güter- oder Baustellenzug handelte.

Die Einsatzstelle befand sich schließlich in einem schwer zugänglichen Bereich entlang der Gleisanlagen südöstlich des Ostbahnhofs. Der Gleiskörper war südöstlich durch eine übermannshohe Mauer und nordwestlich durch eine aufragende Bebauung begrenzt. Diese räumliche Enge stellte eine erhebliche Herausforderung dar, da die Einsatzkräfte nur von der nordwestlichen Seite her direkt an den Brandherd gelangen konnten. Der begrenzte Platz erschwerte zudem die Auf-

stellung der Löschfahrzeuge und die Koordination der Einsatzkräfte.

Alarmierung

Um 23:06 Uhr alarmierte die Integrierte Leitstelle der Berufsfeuerwehr München nach ersten Meldungen über einen brennenden Zug im Bereich des Ostbahnhofs Kräfte von Berufsfeuerwehr und Freiwilliger Feuerwehr. Aufgrund der unklaren Lage wurden mehrere Einheiten aus verschiedenen Feuerwachen sowie Sonderfahrzeuge alarmiert.

Zusätzlich zu den Löschzügen der Feuerwachen 1, 3 und 5 wurden der diensthabende Direktionsdienst, der Inspektionsdienst, der diensthabende Kommandant der Freiwilligen Feuerwehr München, zwei Sonderlöschfahrzeuge und zwei Rüstwagen sowie drei HLF der Freiwilligen Feuerwehr München, Abteilung Stadtmitte zur Einsatzstelle beordert.

Während der Anfahrt der ersten Einsatzkräfte wurde das Einsatzstichwort aufgrund der sich verdichtenden Informationen, dass es sich um einen Güter- bzw. Baustellenzug handle, schließlich auf „Brand Chemie Zug“ erhöht.

In der Folge wurden auch der Umweltdienst, der Gefahrgutzug der

Feuerwache 7 und der Gerätewagen Dekontamination zur Einsatzstelle alarmiert.

Bereits auf der Anfahrt konnten die Einsatzkräfte deutlichen Brandgeruch wahrnehmen, was die Dringlichkeit unterstrich. Die genaue Position des brennenden Zuges blieb jedoch zunächst unklar, da die Einsatzstelle nicht exakt definiert werden konnte. Dies führte dazu, dass verschiedene Bereiche rund um den Ostbahnhof erkundet werden mussten.

Einsatzablauf

Die Erkundung der Einsatzstelle gestaltete sich schwierig. Der Einsatzleiter entschied, den Einsatzort über eine Unterführung in der Nähe

des Ostbahnhofs zu erkunden, da von dort aus ein besserer Überblick über den Gleisbereich möglich war. Schließlich wurde der brennende Baustellenzug auf Höhe des Kustermannparks, etwa 500 m vom Ostbahnhof entfernt, gesichtet. Der Zug stand bei Eintreffen der ersten Kräfte bereits in Vollbrand. Der Lokführer und der Arbeitszugführer hatten sich bereits in Sicherheit gebracht, nachdem sie noch erfolglos versucht hatten, die Lokomotive abzukoppeln.

Nachdem sich die Einsatzkräfte aus nordwestlicher Richtung Zugang zum Brandobjekt verschafft hatten, konnten die ersten Löschmaßnahmen schnell eingeleitet werden. Allerdings stellte die gerissene

Oberleitung, die teilweise auf der brennenden Lokomotive lag, eine erhebliche Gefahr dar. Da die Gleissperrung und Stromabschaltung der Oberleitung zunächst noch nicht bestätigt waren, konnten die Löschmaßnahmen nur aus sicherer Entfernung vom Rand des Gleisbereichs aus erfolgen. Diese erste Phase der Brandbekämpfung beschränkte sich deshalb darauf, eine weitere Ausbreitung des Feuers zu verhindern.

Als feststand, dass keine Personenrettung notwendig war und die umliegenden Gebäude nicht unmittelbar gefährdet waren, wurde beschlossen, die Kräfte der Freiwilligen Feuerwehr zur Gebietsabsicherung im Bereich der verwaisten Feuerwachen der Berufsfeuerwehr einzusetzen.

Nachdem der massive Löschangriff Erfolg zeigte, konnten sich Trupps unter Atemschutz weiter annähern und die Lok sowie den Zug für Nachlöscharbeiten betreten.

Als die Gleisanlage gesperrt und begehbar war, konnte der Löschangriff mit mehreren Rohren und zum Teil unter Einsatz von Schaummittel aus der Nähe vorgebracht und die Flammen werden.

Zäune und Gleise erschwerten anfänglich die Zugänglichkeit zum brennenden Zug. Gleichzeitig musste die Gleissperrung und Abschaltung der Oberleitung vor dem Betreten der Bahnanlage abgewartet werden.

Einheiten	Fahrzeuge
BF München, Einsatzführungsdienst	München 3 (Direktionsdienst), München 3/1 (Inspektionsdienst), München 3/5 (Umweltdienst)
BF München, FW 1	ELW 1/10/1, HLF 1/40/1, DLK 1/30/1, HLF 1/40/2, RTW 1/71/1
BF München, FW 2	SLF 2/29/1
BF München, FW 3	ELW 3/10/1, HLF 3/40/1, DLK 3/30/1, RTW 3/71/1
BF München, FW 4	DLK 4/30/1
BF München, FW 5	ELW 5/10/1, HLF 5/40/1, DLK 5/30/1, HLF 5/40/2, RTW 5/71/1, RW 5/61/1
BF München, FW 6	RW 6/61/1
BF München, FW 7	ELW 7/10/1, HLF 7/40/1, HLF 7/40/2, GW-G 7/52/1, GW-A/L 7/53/1
BF München, FW 10	SLF 10/29/1
Stadtbrandinspektion	München FF 2 München FF 2/10
FF München, Abteilung Stadtmitte	HLF 40/1, HLF 40/2, HLF 40/3
Polizei	Mehrere Einheiten
Bundespolizei	Mehrere Einheiten
DB	Notfallmanager

Die Löschwasserversorgung wurde zunächst durch zwei Sonderlöschfahrzeuge sichergestellt, bis Schlauchleitungen vom Hydrantennetz aufgebaut werden konnten. Da, wie im Bahnbereich häufig anzutreffen, recht große Entfernungen bis zu den nächsten Löschwasserentnahmestellen zu überbrücken waren, erwiesen sich die zwei Sonderlöschfahrzeuge mit je 4000 l Wassertankinhalt als sinnvolle Komponente der Alarm- und Ausrückeordnung für Brandeinsätze im Bahnbereich.

Parallel zum ersten Löschangriff wurde ein Löschzug auf der südöstlichen Seite des Bahnkörpers positioniert. Da hier eine übermannshohe

Auf der südöstlichen Seite konnte ein Löschangriff aufgrund der vorhandenen Mauern nur über Leitern vorgenommen werden. Die teils beschädigte Oberleitung musste beim Aufstellen der Leitern und bei der Löschmittelabgabe permanent beachtet werden.



Das Ausmaß des Schadens konnte erst abschließend erkannt werden, nachdem alle Glutnester abgelöscht waren und sich die letzten Rauchschwaden verzogen. Lediglich der eingesetzte Löschschaum verdeckte noch das ein oder andere Detail.

Mauer den unmittelbaren Zugang verhinderte, wurde eine Drehleiter mit Wenderohr in Stellung gebracht, um von dort Wasser auf die Brandstelle abgeben zu können, falls sich das Feuer weiter ausbreitete.

Der Umweltdienst bewertete in der Zwischenzeit die Situation hinsichtlich potenzieller Gefahren durch im Zug vorhandene Gefahrstoffe. Durch Befragung der Personen, die sich aus der Zuglokomotive in Sicherheit gebracht hatten, stand schnell fest, dass bis auf die in Brand stehenden ca. 2000 Liter Dieselmotorkraftstoff keine weiteren nennenswerten Gefahrstoffe im Zug vorhanden waren.

Erst nach Eintreffen des Notfallmanagers der Deutschen Bahn konnte ausgeschlossen werden, dass Gefahren durch Bahnstrom vorlagen. Denn zunächst war nicht klar, ob auch die Speiseleitung beschädigt worden war. Nachdem der Notfallmanager die Situation umfassend erkundet hatte, konnte er gegen 00:00 Uhr diesbezüglich Entwarnung geben. Dies ermöglichte, näher an den brennenden Zug heranzurücken und den Brand gezielt zu bekämpfen. Dabei kamen vier Trupps unter schwerem Atemschutz zum Einsatz, die zwei C-Rohre, ein B-Rohr und ein Schaumrohr nutzten, um die Flammen vollständig abzulöschen. Auch das Betreten des

Zuges durch den Angriffstrup war nun möglich, um die letzten Glutnester zu bekämpfen. Um 00:40 Uhr konnte schließlich die Meldung „Feuer aus“ gegeben werden.

Fazit

Der Brand eines Baustellenzugs am Münchner Ostbahnhof stellte die Einsatzkräfte vor eine Reihe von Herausforderungen, die eine schnelle und effektive Brandbekämpfung erschwerten. Die unklare Lage des Brandherds, die beengten Platzverhältnisse an der Einsatzstelle und die Gefahr durch eine beschädigte Oberleitung verlangten den Einsatzkräften höchste Konzentration und Koordination ab. Durch die Erhöhung des Einsatzstichworts auf „Brand Chemie Zug“ und die Alarmierung des Umweltdienstes konnte die Gefahr durch mögliche Gefahrstoffe schnell eingeschätzt und kontrolliert werden. Dank des raschen und entschlossenen Handelns der Feuerwehr München konnte der Brand schließlich unter Kontrolle gebracht und gelöscht werden, ohne dass Personen zu Schaden kamen. Dieser Einsatz verdeutlicht einmal mehr die Komplexität und die Gefahr von Brandeinsätzen im Bahnumfeld und die Notwendigkeit einer schnellen und präzisen Zusammenarbeit aller beteiligten Kräfte. □