

Tankzug in Brand – einige tausend Liter Benzin im Erdreich

**von Kreisbrandinspektor Gerhard Kümmel, Landkreis Main-Spessart,
und Kommandant Heinz Neuf, Freiwillige Feuerwehr Partenstein**

Der Alptraum eines Flammeninfernos durch Benzin-Kesselwagen der Bundesbahn – wie im nachfolgenden Bericht beschrieben – wurde nicht zum ersten Mal nackte Wirklichkeit. Hier Glück im Unglück, daß dieser Unfall weit außerhalb bewohnten Gebiets stattfand und dadurch keine Menschenleben zu beklagen waren. Deshalb konnte in diesem Fall auch – abgesehen vom Schutz der eigenen Mannschaft, mit deren Gefährdung aber in jedem Einsatz zu rechnen ist – der Schutz der Umwelt in den Vordergrund der taktischen Überlegungen des Einsatzleiters gestellt werden. Im übrigen unterscheiden sich Verkehrsunfälle von Einsätzen an Bau-ten in einem wesentlichen Punkt: Die meisten für den Einsatz wichtigen Informationen und Daten erhält der Einsatzleiter erst an der Einsatzstelle selbst durch seine Erkundung also durch eigene Wahrnehmung und Nachforschungen oder durch Meldungen der Einsatzkräfte. Einsatzpläne oder andere bereits

Im Vorfeld eines Einsatzes vorbereitete Unterlagen, wie sie für Einzelobjekte oder Orte und Ortsteile aufzustellen sind, lassen sich hier nur in sehr beschränktem Maße vorbereiten. Der Einsatzleiter muß jedoch blitzschnelle Entscheidungen treffen, auch wenn diese Entscheidungen in der ersten Phase des Einsatzes nur auf allgemeine Informationen abgestützt werden können. Um so wichtiger ist es deshalb, möglichst genaue Angaben über das Schadensereignis bereits mit der Schadensmeldung zu erhalten. Deshalb ist die Öffentlichkeit immer wieder daran zu erinnern, daß bei jedem Schadensereignis Ruhe zu bewahren ist und folgende Angaben bei der Notrufmeldung wichtig sind:

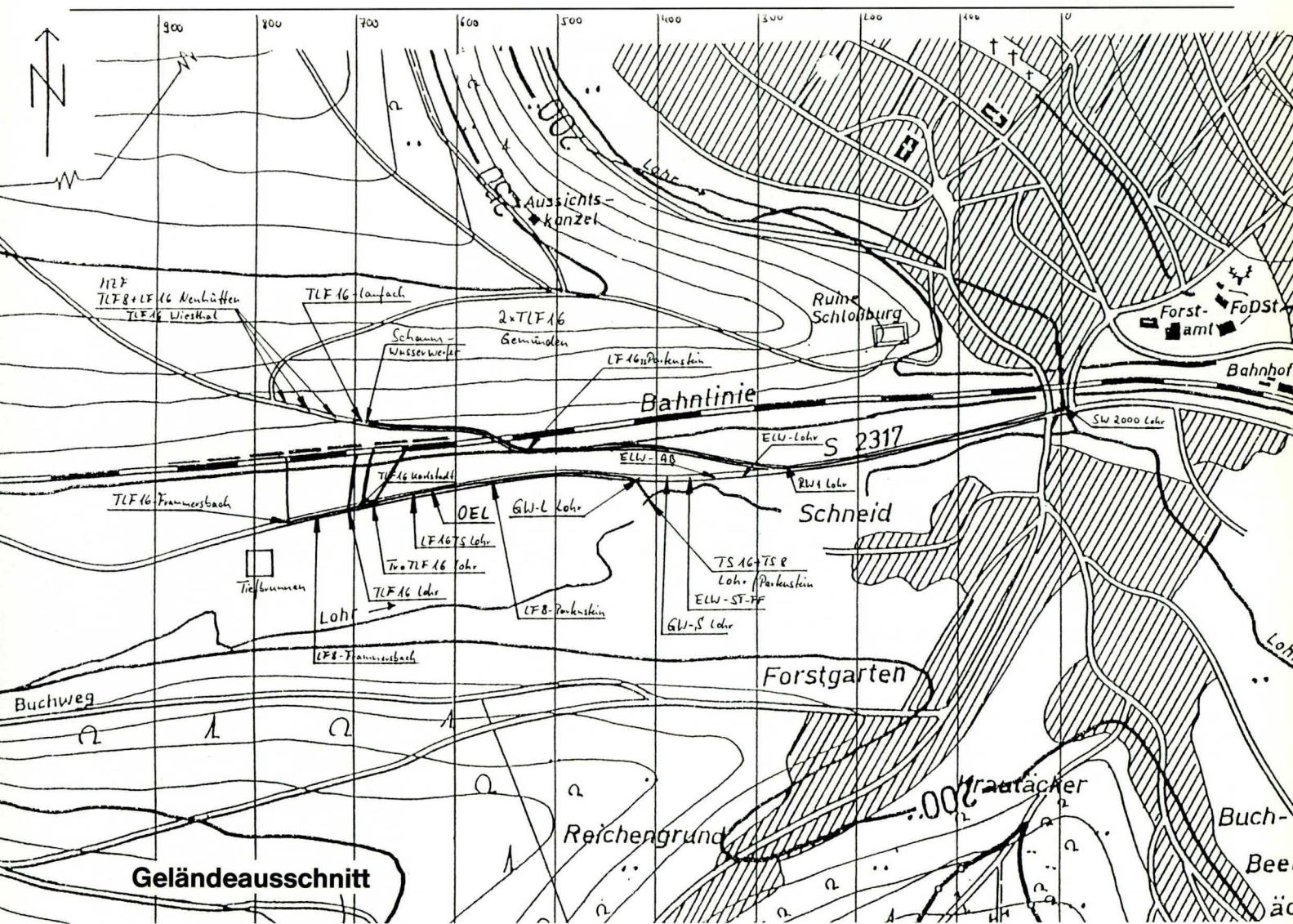
- Name und Standort des Meldenden
- Unfall-/Brandstelle (möglichst genaue Angaben)
- kurze Ereignisbeschreibung, z. B. Zahl der Verletzten, Eingeklemmten, Brandobjekt.

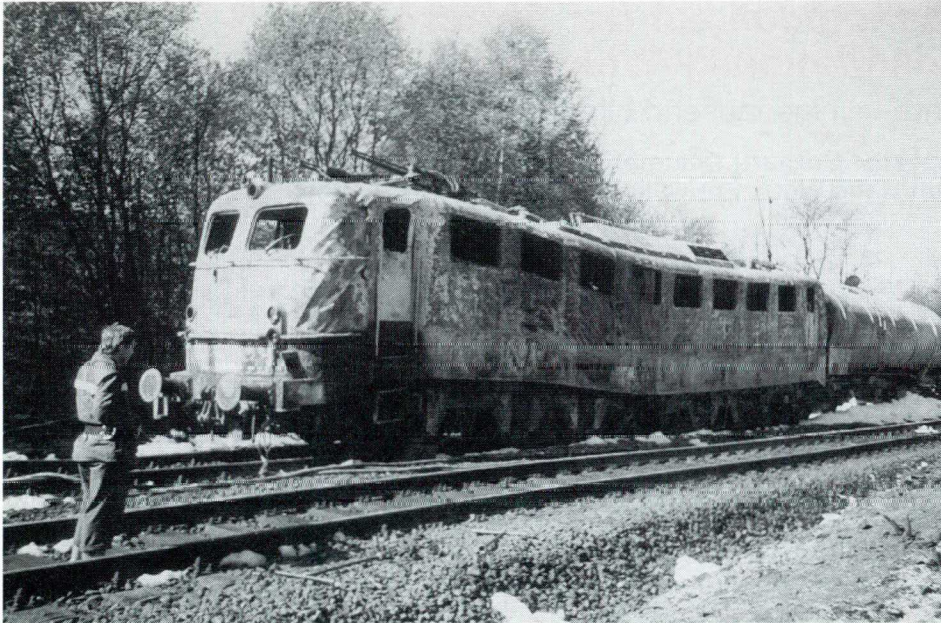
Besondere Lage

1. Alarmierung

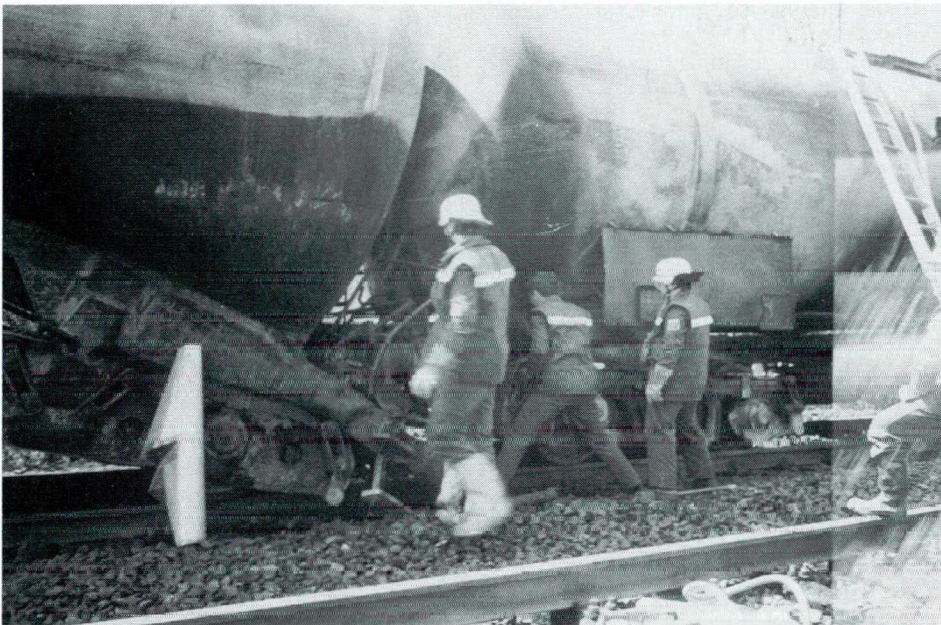
Am 29. Mai 1991, um 21.46 Uhr ging beim Kommandanten der Freiwilligen Feuerwehr Partenstein der Anruf ein: Waldbrand am Schloßberg. Zur gleichen Zeit erhielt die Landespolizeiinspektion (LPI) Lohr eine telefonische Meldung über Notruf mit dem Stichwort „Flugkörper am Schloßberg abgestürzt“. Die LPI Lohr löste sofort die Feuerwehrsirenen für Partenstein aus.

Um 21.51 Uhr traf das erste Löschgruppenfahrzeug LF 16-TS und kurz danach das LF 8 der Freiwilligen Feuerwehr Partenstein an der Einsatzstelle ein. Bereits bei der Anfahrt wurde die LPI Lohr vom Fahrzeugführer des LF 16-TS aufgefordert, die Alarmstufe 3 auszulösen. Die Rauchentwicklung vergrößerte sich zusehends, die Flammen waren jedoch durch den Schloßberg noch nicht erkennbar.





Die ausgebrannte Lok mit aufgefahretem Kesselwagen.



Ineinander verkeilte Kesselwagen.

2. Lage

Bei der ersten Erkundung an der Einsatzstelle wurde dann festgestellt, daß auf dem Bahngleis ein Güterzug mit Kesselwagen im vorderen Bereich brannte. Der Brand griff zu diesem Zeitpunkt bereits auf eine Bahnunterführung und auf die berg- und talseitigen Böschungen der Bahnstrecke auf einer Länge von ca. 100 m und auf einer Breite von jeweils ca. 50 m über.

Auf demselben Gleis stand 200 m vor dem brennenden Zug noch ein Güterzug. Es stellte sich nachträglich heraus, daß dieser Zug Braunkohlenstaub transportierte!

Ein Streifenwagen der LPI Lohr, der gleichzeitig mit der Feuerwehr am Unfallort eintraf, nahm den Lokführer des brennenden Zuges auf, der unter Schockwirkung stand. Der Lokführer konnte aber mitteilen, daß sich keine weiteren Personen mehr im Brandbereich befinden.

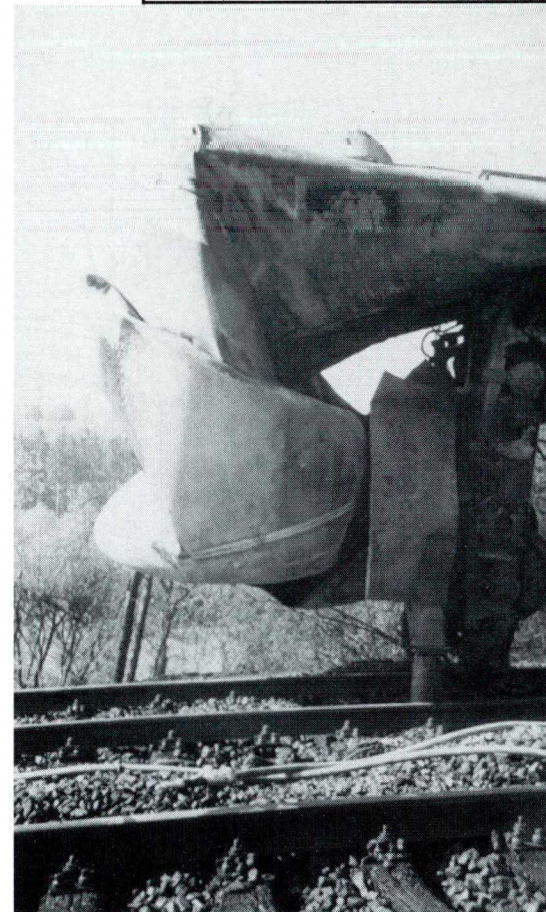
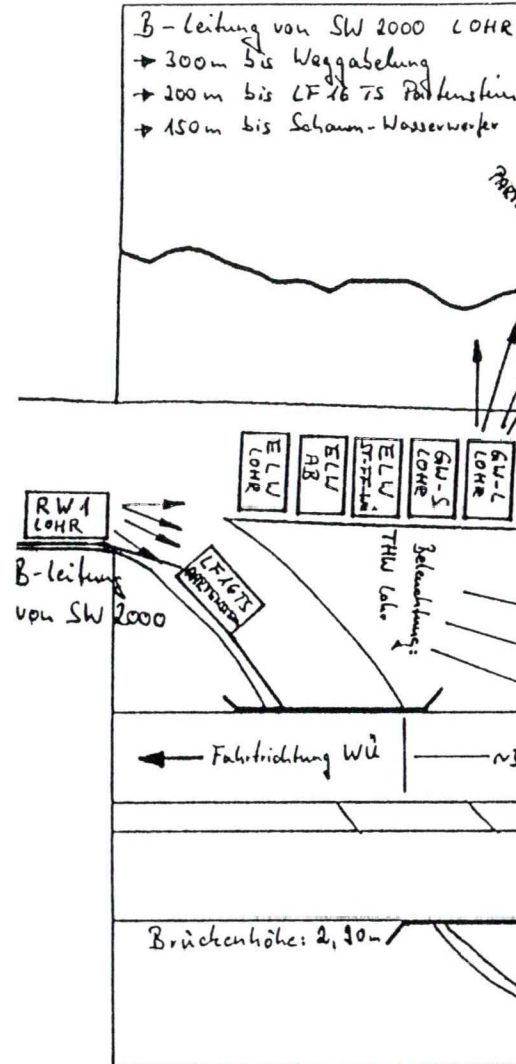
Eine weitere Erkundung war von dieser Seite aus nicht mehr möglich; es mußte deshalb angenommen werden, daß der Unfall-Zug eine brennbare (zu diesem Zeitpunkt bereits brennende) Flüssigkeit transportierte.

Die weitere Erkundung erfolgte dann von der Rückseite des Zuges, wobei auf der Staatsstraße und über die talseitige Böschung vorgegangen werden mußte. Die steile Böschung (ca. 45°), die mit Sträuchern und Gestrüpp bewachsen war, behinderte erheblich die Erkundung sowie die späteren Löscharbeiten. Diese Erkundung ergab, daß 4 Kesselwagen und die Lokomotive brannten. Die restlichen Kesselwagen waren unbeschädigt.

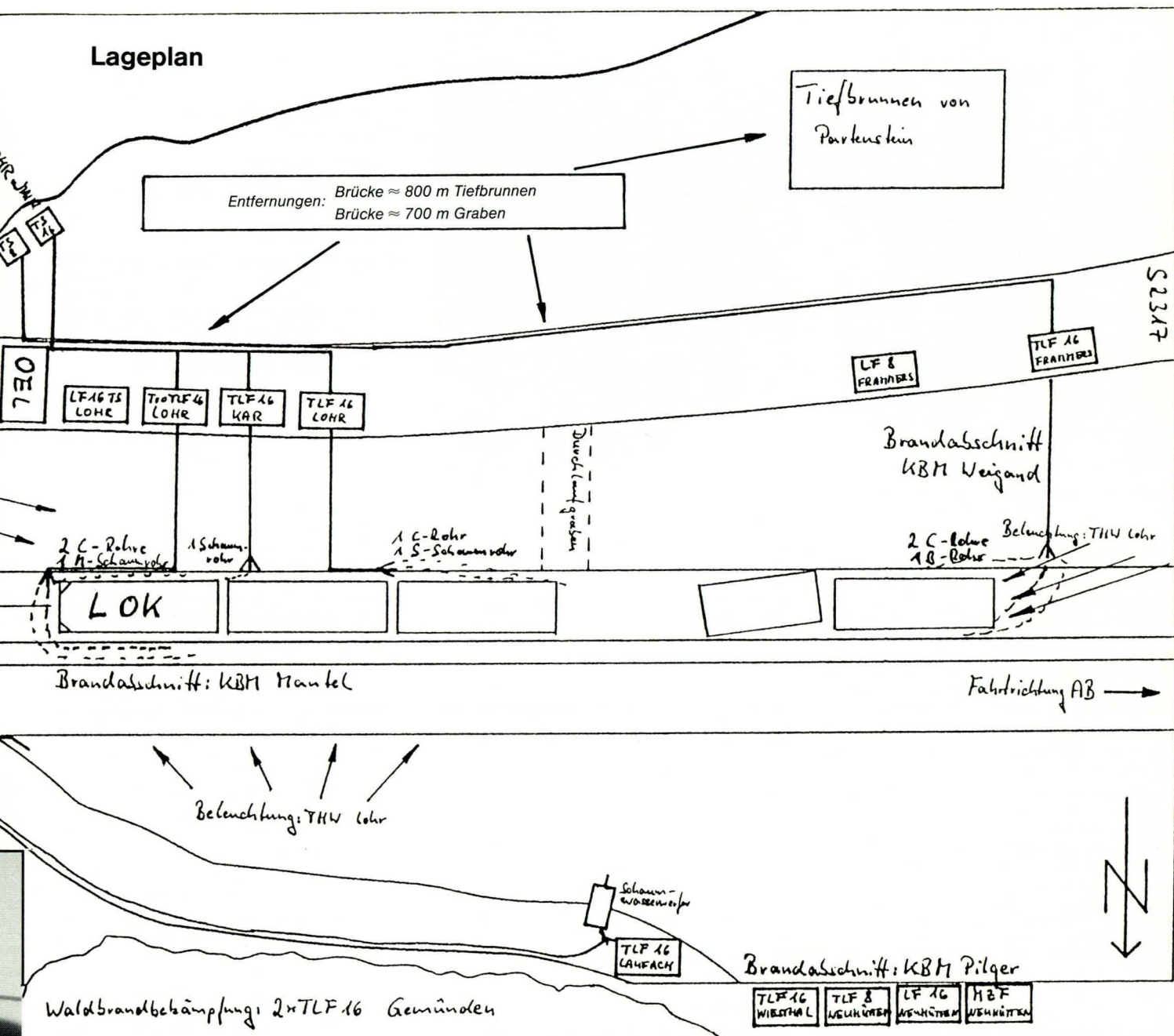
Den Gefahrenhinweisschildern an den unbeschädigten Kesselwagen war zu entnehmen, daß der Zug Benzin transportierte. Die Fahrleitung lag zu diesem Zeitpunkt bereits beschädigt auf dem Gleiskörper.

Aufnahmen: Stenger

Die gewaltige Kraft des Aufpralls ist hier sichtbar: Ein Kesselwagen hat sich durch den Aufprall aufgestellt und ist abgeknickt.



Lageplan



3. Beurteilung der Lage und Entschluß

Die Umwelt war durch auslaufendes Benzin nach der Ladekapazität von ca. 60 Tonnen je Kesselwagen stark gefährdet. Die Tiefbrunnen des naheliegenden Wasserschutzgebiets konnten versucht werden und waren deshalb stillzulegen.

Es bestand weiterhin erhöhte Brandgefahr für die nicht beschädigten Kesselwagen (Kühlung erforderlich) und Gefahr durch Elektrizität (Oberleitung abschalten). Schließlich mußte die Ausbreitung des Waldbrandes verhindert werden.

Der nahegelegene Lohrbach mußte auf Verunreinigung durch auslaufendes Benzin kontrolliert werden; ggf. mußten Ölsperren eingebaut werden.

Da nur Wasserentnahme aus Fahrzeugbehältern und unabhängigen Wasserentnahmestellen (Lohrbach) möglich war, war eine Wasserversorgung über lange Schlauchstrecken aufzubauen. Weitere Unterstützung insbesondere durch Standorte mit Schaummittelvorräten und Spezialgeräten zum Umpumpen des Benzins war deshalb erforderlich.

4. Einsatzmaßnahmen

Der Wasserwart der Gemeinde Partenstein wurde aufgefordert, die Tiefbrunnen im Wasserschutzgebiet abzuschalten. Schaum-Wasserwerfer wurden aus Aschaffenburg und Würzburg nachalarmiert, da sie im Landkreis Main-Spessart nicht vorhanden sind.

Bei der Werkfeuerwehr BASF Ludwigshafen wurde ein Spezialgerät zum Umpumpen des Benzins angefordert. Zur Ölschadenbekämpfung wurden Ölbindemittel aus dem gesamten Raum angefordert.

Die Deutsche Bundesbahn wurde angewiesen, die Oberleitung der Bahnlinie Aschaffenburg-Würzburg abzuschalten.

Das LF 8 der FF Partenstein und das LF 8 der FF Frammersbach wurden mit dem Aufbau der Wasserversorgung vom Lohrbach zum TLF 16/25 der FF Frammersbach (ca. 400 m) beauftragt. Über das TLF 16/25 wurde die Kühlung der unbeschädigten Kesselwagen mit einem B- und zwei C-Strahlrohren eingeleitet.

Das LF 16-TS der FF Partenstein, das am Feldweg vor der Bahnunterführung statio-

niert war, übernahm die Löscharbeiten an der brennenden Bahnunterführung und den angrenzenden Böschungen. Damit sollte der Zugang von der höheren Seite der Böschung wieder frei gemacht werden, um von dort Löschmaßnahmen am brennenden Zug und weiter an den Böschungen vornehmen zu können. Das LF 16-TS wurde dabei mit einer vom SW 2000 verlegten B-Schlauchleitung aus dem Lohrbach versorgt. Von der oberen Böschung aus konnten das TLF 8/18 und das LF 16 der FF Neuhütten und das TLF 16/25 der FF Wiesenthal das TLF 16/25 der FF Frammersbach unterstützen.

Da teilweise die An- und Abfahrt der Löschfahrzeuge nur über Waldwege möglich war, wurden Lotsenstellen eingerichtet.

Nachdem die Böschung im unteren Bereich vom TLF 16/25 der FF Karlstadt abgelöscht worden war, konnten das TLF 16/25 und das TroTLF 16 der FF Lohr zur Brandbekämpfung an den brennenden Kesselwagen und der Lok eingesetzt werden; daß hierfür trotz einiger Hemmungen und Bedenken nur Schaum als Löschmittel in Frage kam, bedarf wohl keiner größeren Begründung. Es galt, so viel Benzin als möglich am Auslaufen zu hindern,



Folgen des Brandes an der angrenzenden Böschung; bei der Brandbekämpfung an den Kesselwagen mußten große Mengen Schaum eingesetzt werden.

bzw. möglichst viel Benzin abpumpen zu können. Dazu aber mußte eben erst einmal das Feuer gelöscht sein. An der Waldbrandbekämpfung waren 2 TLF 16/25 der FF Gemünden beteiligt. Um 23.26 Uhr war das Feuer an der Lok und den beiden vorderen Kesselwagen abgelöscht. Um 0.30 Uhr wurde für den gesamten Einsatz (auch für die beiden hinteren Kesselwagen) die Rückmeldung abgesetzt: „Feuer unter Kontrolle“.

Die unbeschädigten Kesselwagen konnten mit einer Hilfslok zum Bahnhof Wiesenthal weggezogen werden.

Die Feuerwehr wurde während des Einsatzes tatkräftig durch das Technische Hilfswerk (THW) Lohr und das Bayerische Rote Kreuz (BRK) Lohr unterstützt. Das THW stellte u. a. die Ausleuchtung der Einsatzstelle sicher und untersuchte den Bachlauf auf Ölverschmutzung und baute eine Ölsperre auf. Das BRK Lohr mußte glücklicherweise nur den verletzten Lokführer zum Krankenhaus

befördern. Ein RTW des BRK Lohr stand für eventuelle Unglücksfälle an der Einsatzstelle den ganzen Tag über bereit. Das BRK Lohr stellte außerdem die Verpflegung der Einsatzkräfte sicher.

5. Brandwache

An der Schadenstelle wurden Brandwachen gestellt, die u. a. Sicherungsmaßnahmen bei den Schneidarbeiten zur Beseitigung der defekten Schienen (Abdecken mit Schaum) und ständig Messungen auf Explosionsgefahren durchführten. Die Restmengen an Benzin wurden von der Werkfeuerwehr BASF Ludwigshafen mit Spezialgerät aus den ausgebrannten Kesselwagen umgepumpt (ca. 17.000 l Benzin). Die Brandwache übernahm auch dabei Sicherungsmaßnahmen. Die Abpumparbeiten wurden am 30. Mai 1991 um 15.00 Uhr beendet. Die Brandwache war noch bis Freitag, 31. Mai 1991, bis 16.00 Uhr an der Einsatzstelle.

Insgesamt waren an den Einsatzmaßnahmen beteiligt:

- 1 Tragkraftspritzenfahrzeug
- 8 Tanklöschfahrzeuge
- 6 Löschgruppenfahrzeuge
- 2 Rüstwagen
- 4 Einsatzleitwagen
- 1 Schlauchwagen SW 2000.

6. Unfallursache

Offensichtlich war der Tankzug aus bisher unbekannten Gründen auf den Braunkohlenstaubzug aufzufahren. Dieser allerdings konnte seine Fahrt wohl weitgehend unbeschädigt fortsetzen; unter Umständen hatte dessen Lokführer von dem „Auffahrunfall“ noch nicht einmal etwas bemerkt.

7. Zusammenfassung

Die langfristigen Folgen dieses Unfalls für die Umwelt (Wasserschutzgebiet!) und damit letztlich für den Menschen sind noch nicht abschätzbar. Durch Ausbaggern des Erdreichs und/oder chemisch-biologische Aufbereitung läßt sich der Umweltschaden aber minimieren. Die Feuerwehr war in diesem Fall wieder einmal gefordert, alle Kraft und alle ihre Möglichkeiten einzusetzen, um den Schaden möglichst auf den bei Eintreffen an der Schadenstelle vorgefundenen Umfang zu beschränken. Aus der Sicht der Feuerwehr kann der Einsatz deshalb als erfolgreich eingestuft werden:

- Der Brand konnte auf die 4 bereits beim Eintreffen brennenden Kesselwagen begrenzt werden
- Der als Folgebrand entstandene Böschungs- und Waldbrand konnte rasch unter Kontrolle gebracht werden
- Die Feuerwehr leistete Hilfe bei den ersten Entsorgungsmaßnahmen (Umpumpen der Benzinreste)
- Die Zusammenarbeit der verschiedenen Organisationen hat sich bewährt.

Trotzdem war der Unfall aus der Sicht der Allgemeinheit wieder ein Unfall zu viel. ■

Aus der Herbst-Sprechertagung:

(Fortsetzung von Seite 269!)

Über diese wichtigen grundsätzlichen Leistungen zur versicherungsmäßig mustergültigen Absicherung der freiwilligen Feuerwehrleute hinaus habe Dr. Wittmann in ungezählten Einzelfällen rasch und unbürokratisch geholfen, wenn durch Unfälle großes Leid über einzelne Feuerwehrleute und ihre Familien hereinbrach. Er habe sich so durch persönlich herausragenden Einsatz ganz besondere Verdienste um das Feuerwehrwesen erworben.

Als Dank der Sprecher und der Feuerwehren Bayerns überreichte der Geschäftsführende Sprecher Herrn Dr. Wittmann einen handgeschnittenen Florian mit dem Wunsch, der Heilige Florian möge ihm in seinem dritten Lebensabschnitt so beistehen, wie Dr. Wittmann als stets liebenswürdiger Gesprächspartner bisher immer Zeit fand, bei allen Sorgen und Nöten der Feuerwehren zu helfen.

An Kreisbrandrat a. D. Martin Spannagl gewandt, hob der Geschäftsführende Sprecher hervor, Spannagl habe 50 Jahre aktiven Feuerwehrdienst in allen Funktionen vom Feuerwehranwärter noch in den schweren Jahren des Zweiten Weltkriegs, u. a. auch in den Bombennächten in München, bis zum Stellvertretenden Sprecher der Freiwilligen Feuerwehren des Regierungsbezirks Ober-

bayern geleistet. Nur wer selbst Feuerwehrmann sei, könne ermessen, welch große Opfer, vor allem der Familie, für die Allgemeinheit hinter diesem langen Feuerwehrleben stünden. Der Geschäftsführende Sprecher sprach Martin Spannagl dafür den herzlichsten Dank und alle Anerkennung des Sprechergremiums und der Feuerwehren Bayerns aus. Martin Spannagl könne, so betonte der Geschäftsführende Sprecher, am Ende seiner aktiven Dienstzeit mit Freude und Stolz auf seine großen Leistungen für die Feuerwehren und die Allgemeinheit zurückblicken.

In seiner Dankadresse hob Dr. Wittmann hervor, er habe sich im Kreise der Feuerwehren immer besonders wohl und den Feuerwehren zugehörig gefühlt, weil dort zu spüren sei, daß Kameradschaft noch Bedeutung habe. Deshalb sei für ihn auch stets Leitlinie gewesen, im Zweifel zugunsten der Feuerwehr zu entscheiden, selbst wenn dies vielleicht nicht immer unbedingt eindeutig begründet gewesen sei. Diese Auffassung habe sich erfreulicherweise im gesamten Bereich der Unfallversicherung und Unfallverhütung durchgesetzt.

Er dankte den Sprechern und dem Landesamt für das langjährige große Vertrauen und die Unterstützung. Wenn man sich einiger-

maßen in die besondere Materie „Feuerwehr“ vertiefe, seien in den Gesprächen mit den Spitzen der Feuerwehren stets die notwendigen guten Kompromisse zu finden gewesen. Den Sprechern und den Feuerwehren Bayerns wünschte Dr. Wittmann trotz aller sich abzeichnenden Probleme und Schwierigkeiten für die Zukunft weiterhin alles Gute, Glück und Erfolg.

Kreisbrandrat a. D. Martin Spannagl schließlich verabschiedete sich mit herzlichem Dank an das Sprechergremium, das Bayer. Staatsministerium des Innern und das Landesamt. Er habe sich über die freundlichen und anerkennenden Worte des Geschäftsführenden Sprechers ganz besonders gefreut, denn er habe den Feuerwehren und der Allgemeinheit stets gerne und mit ganzer Kraft gedient, auch wenn es in den zurückliegenden 50 Jahren schon die eine oder andere Enttäuschung gegeben habe. Auch er wünsche den bayerischen Feuerwehren in einer durchaus erkennbar turbulenten Zukunft alles Gute, viel Glück und Erfolg.

Der sehr harmonisch verlaufene Abend klang dann mit vielerlei persönlichen Gesprächen angesichts der Fortsetzung der Sprechertagung am nächsten Morgen doch verhältnismäßig bald aus. Ein Dank an dieser Stelle der Freiwilligen Feuerwehr Memmingen, die ihre Gäste mustergültig umsorgte und betreute. ■