

Nürnberger Notstandszug im

Katastropheneinsatz

Als der große Regen kam

In vorbildlicher Hilfsbereitschaft hatte die Stadt Nürnberg ihren „Katastrophenzug Nürnberg“ in die Hochwassergebiete Niederbayerns entsandt. Er stand unter Leitung von Stadtrat Bleistein. Sein Stellvertreter war Baurat Dr. Bumiller von der städt. Berufsfeuerwehr Nürnberg. Von ihm stammt der nebenstehende Einsatzbericht. Er schließt mit Erfahrungen, die uns allen sehr wertvoll sein können. Sie bestärken uns in der Überzeugung, daß für die Feuerwehren als nächste dringende Aufgabe die Organisation des überörtlichen Katastrophenschutzes herantsteht. Sie wird gleichsam die Krönung unseres bisherigen Aufbaus im Feuerlöschwesen sein.

Ein kleines Beispiel aus den jüngsten Ereignissen soll zeigen, wo der „Schlußstein“ in unserem sonst vollendetem Gebäude fehlt: Eine größere Zahl von Feuerwehren aus den vom Hochwasser nicht betroffenen Teilen Niederbayerns und der Oberpfalz wurde von der Regierung zur Hilfe aufgerufen. Sie kamen, aber sie kamen alle einzeln und nur mit ihren Löschfahrzeugen. Versorgungsfahrzeuge und Spezialgeräte waren nicht angefordert worden und wurden deshalb auch nicht mitgeführt. In Unkenntnis der zu erwartenden Aufgaben waren teilweise Löschfahrzeuge abgestellt worden, die sich infolge ihres kleinen Tanks zum Wasserfahren (Ausfall der Trinkwasserversorgung) weniger eignen als Tanklöschfahrzeuge. Wenn man in Zukunft für bestimmte Katastrophenarten (Brand, Explosion, Überschwemmung, Eisenbahnunglück) die Aufstellung von Notstandszügen organisatorisch vorbereitet, so wird dies den Feuerwehreinsatz wesentlich erleichtern und verbessern. Das Beispiel der Stadt Nürnberg wäre in entsprechend abgewandelter Form auf alle anderen Stadt- und Landkreise anwendbar. Dabei sei es dahingestellt, ob Notstandszüge aus einem einzigen Kreis oder aus mehreren Kreisen zusammen aufgestellt werden sollen. Dies hängt weitgehend vom Mannschafts- und Gerätebestand der Feuerwehren und der Struktur der einzelnen Kreise ab. Bei der vorbereitenden Organisation müßte vor allem die Alarmierung und die Frage geklärt werden, inwieweit die Kreise durch den überörtlichen Katastrophenschutz von den eigenen Kräften entblößt werden können. Jedenfalls würde sich bei einer geschlossenen Einheit die Frage der Einsatzleitung und der Ablösung besser regeln lassen als bei Einzeleinsatz. Es würde nicht nur die Schlagkraft erhöht werden, weil eine Verzettlung der Kräfte vermieden wird, sondern eine Kolonne von beispielsweise sechs Fahrzeugen würde auch auf das Auge anders wirken, als die Einzelanfahrt der gleichen sechs Fahrzeuge. Die Frage der optischen Wirkung darf nach den Erfahrungen, die die Feuerwehren beim Hochwassereinsatz gemacht haben, nicht unterschätzt werden. Es war das erste Mal seit dem Kriege, daß wir zusammen mit anderen Formationen, die geschlossen auftraten, im Einsatz standen. Auf die Gründe, die dazu führten, daß der Feuerwehreinsatz in der Öffentlichkeit teilweise nicht die entsprechende Würdigung fand, wurde in der letzten Nummer der „Brandwacht“ eingegangen. Einer dieser Gründe war das Fehlen größerer geschlossener Feuerwehreinheiten.

Die hier angeschnittenen Fragen werden bei der nächsten Sprechertagung eingehend diskutiert werden müssen. Auf alle Fälle sind die Erfahrungen des „Katastrophenzuges Nürnberg“ hierzu eine wertvolle Grundlage.

Von Baurat Dr. Hanns Bumiller,
Berufsfeuerwehr Nürnberg

Als in der zweiten Juliwoche dieses Jahres sich die Meldungen über ein unaufhaltsames Ansteigen des Hochwassers im südöstlichen Raum Bayerns in bedrohlichem Maße häuften, hat der Stadtrat von Nürnberg dem Bayerischen Staatsministerium des Innern die Entsendung eines Notstandszuges in das Schadensgebiet angeboten.

In den vorangegangenen Besprechungen wurde unter Berücksichtigung der unbedingt wahrzunehmenden „friedensmäßigen“ Belange der Stadt Nürnberg folgende Stärke und Ausrüstung des Notstandszuges festgelegt:

Stärke:

Beamte der Berufsfeuerwehr	35
Fürsorger-(innen)	2/2
BRK	1 Arzt, 4 Sanitäter
Städt. Kraftwagenpark	4 Kraftfahrer

Fahrzeuge der Berufsfeuerwehr:

1 Löschfahrzeug 25
1 Löschfahrzeug 15
1 Rüstkraftwagen
1 Dienstwagen VW
1 LKW
2 LKW-VW

Zugeteilte Fahrzeuge:

4 LKW vom Städt. Kraftwagenpark
2 Polizei-Funkwagen der Nachrichtenseffel
1 Sanka vom BRK

Geräte:

Tragkraftspritzen 800 l/min.	2 Stück
Pontons	2 "
Kähne (Taucherfähre)	2 "
Schlauchboot	1 "
Kahnleitern	8 "
Hakenleitern	2 "
Führleinen à 70 m	10 "
Halteleinen	5 "
Stechruder	8 "
Staken	8 "
Anker	2 "
Retterring	1 "
Wasserstiefel (Leder)	12 Paar
Wasserstiefel (Gummi)	6 "
Pontonruder	12 Stück
Kahnschaufeln	4 "
Sicherheitslampen	4 "
Sandschaufeln	35 "
Spaten	10 "
Pickel	10 "
Feuerwehrräkte	20 "
Bauklammern	20 "
Harzfackeln	8 "
Wachsfackeln	30 "
Magnesiumfackeln	8 "
Sturmstreichhölzer	5 Pak.
Beleuchtungsaggregat mit 6 Scheinwerfern	5 Liter
Petroleum	540 "
Dieselmotortreibstoff	500 "
Benzin	30 "
Öl	400 Stück
Wolldecken	10 "
Thermos-Essenbehälter	20 "
Milchkannen	20 "

Bereits wenige Stunden nach ergangenem Hilfsangebot, um 19 Uhr am 9. 7. 54 erfolgte der Anruf zum Einsatz. Nun setzte eine fieberhafte Tätigkeit auf den Feuer-

Passau-Ilzstadt von der Verbindungsstraße zur Hängebrücke aus.

wachen ein: Die vorgenannten Geräte mußten ausgegeben und nach Eintreffen der LKW verladen, die Fahrzeuge aufgetankt und die zivilen LKW-Fahrer des Kraftwagenparks in ihren Wohnungen verständigt werden. Die für den auswärtigen Einsatz bestimmten Kräfte mußten Gelegenheit haben, sich mit warmer Unterkleidung und geeignetem Schuhzeug bei interner Wachablösung und nach Einberufung der dienstfreien Mannschaften auszurüsten. Kalte Marschverpflegung wurde durch die Nürnberger Nothilfe e. V. in kürzester Frist wohlverpackt angeliefert und ausgegeben. Um besonders für die Zivilisten des Notstandszuges etwaige Schwierigkeiten am Einsatzort auszuschließen, wurden sämtliche Kräfte mit vorbereiteten gelben Armbinden mit dem Aufdruck „Katastrophenschutz Nürnberg“ versehen.

In Anbetracht dieser vielfältigen Vorbereitungen muß der um 21.35 Uhr — also etwa 2½ Stunden nach Anruf — erfolgte Abmarsch als angemessen bezeichnet werden. In der Erwartung, daß im Hochwassergebiet gerade die mitgeführten Wasserfahrzeuge besonders dringend gebraucht werden, wurde auf die an sich naheliegende Aufteilung der Fahrzeuge in eine schnelle und eine langsame Kolonne verzichtet. Um eine möglichst hohe Marschgeschwindigkeit zu sichern, wurden daher zivile und mit Alarmeinrichtung versehene Feuerlöschfahrzeuge gleichmäßig in der Fahrzeugkolonne aufgeteilt.

Als voraussichtlicher Einsatzort war dem Notstandszug vom Bayer. Innenministerium das 29 km südwestlich von Passau, zwischen Inn und Rott gelegene Dorf Pocking zugewiesen worden. Es ergab sich jedoch durch Vermittlung der Landpolizei, die wegen etwa notwendiger Umleitungen laufend konsultiert wurde, daß sich der Zug auf dem Umweg über Ortenburg—Fürstzell beim Oberbürgermeister von Passau zu melden hatte, der alles aufbot, um den Hilfszug angesichts der in Passau bestehenden Schäden am Ort zu behalten, was ihm auch gelang.

Das am Samstag um 4.30 Uhr eingetroffene **V o r k o m m a n d o** wurde sofort von der örtlichen Einsatzleitung über die Gesamtlage sowie an Ort und Stelle über die dringenden Einsätze informiert, so daß der 1¾ Stunden später eintreffende Notstandszug unverzüglich an die Arbeit gehen konnte. Von den zahlreichen, nunmehr folgenden Einsätzen seien nur einige der wichtigsten aufgezählt: Vor die Maxbrücke in Passau, zu welcher zunächst ein Notsteg gebaut wurde, hatte sich eine abgetriebene größere Wohnbaracke gelegt, die bei dem ungeheuren Wasserdruck eine Gefahr für den dahinterliegenden Brückenpfeiler und damit für die gesamte Brücke bedeutete. Die Baracke wurde zerlegt, wobei es sich im Interesse der Sicherheit der Bergungsmannschaft und der Brücke angesichts der reißenden Strömung nicht vermeiden ließ, daß größere Teile der Baracke flußabwärts gespült wurden. Sie sind an den Haltetrossen eines infolge des Wasserstandes an der Weiterfahrt behinderten Donauschiffes hängen geblieben und bildeten als Brennmaterial eine begehrte Beute der Schiffsbesatzung.

Auf Grund der zahlreichen Hilfeanforderungen mußten nunmehr die vorhandenen Kräfte in zahlreiche **k l e i n e G r u p p e n** aufgeteilt werden zur Einrichtung von Kahnfahrten zum Personen-, Lebensmittel- und Wassertransport, wobei sich die mitgeführten Kähne, Pontons und Milchkannen als äußerst nützlich erwiesen. Auch das Schlauchboot und die Feuerlöschpumpen waren fast ständig im Einsatz.



Neben den Stadtteilen Altstadt und Innstadt war die Ilzstadt vollkommen abgeschnitten und in besonders bedrohter Lage. Die durch den Felsdurchbruch von der bekannten Hängebrücke zur Ilzstadt führende Straße stand tief unter Wasser und konnte nur unter großen Schwierigkeiten von einem amerikanischen Amphibienfahrzeug überwunden werden. Ein erteilter und bereits in Durchführung begriffener Auftrag auf Trinkwasserversorgung der Ilzstadt mittels Wasserwagen und auf Pontons verladener Milchkannen brauchte jedoch nicht ausgeführt zu werden, weil bereits ein Tanklöschfahrzeug einer Freiwilligen Feuerwehr diese Aufgabe über große Umwege auf dem Landweg übernommen hatte. Da die Fernspreverbindungen zu den abgeschnittenen Stadtteilen unterbrochen waren, war der örtlichen Einsatzleitung dieser Umstand nicht bekannt.

Glücklicherweise wurde ärztliche und fürsorgliche Betreuung nicht benötigt, so daß der Arzt und die Sanitäter des BRK sowie die beiden Fürsorgerinnen am 10. 7. 54 nach Nürnberg entlassen werden konnten. Die beiden Beamten des Fürsorgeamtes wurden zur Regelung der Quartier- und Verpflegungsfragen zurückbehalten und haben auf diesem Gebiet wertvolle Arbeit geleistet.

Ein dringender Notruf kam am Sonntag, den 10. 7. um 13 Uhr von der Leitung der Zahnradfabrik Passau, einer wenige Kilometer donauabwärts gelegenen Getriebefabrik für Ackerschlepper. Die in unterirdischen Kanälen verlaufenden elektrischen Versorgungsanlagen dieses direkt an der Donau gelegenen, erst 1943/44 in Betrieb gekommenen modernen Werkes, das rd. 1400 Arbeiter beschäftigt, drohten unter Wasser zu geraten, was eine Betriebsstilllegung für mehrere Wochen bedeutete hätte. Auf Veranlassung der örtlichen Einsatzleitung wurden sofort ein LF 25 und zwei auf LKW verladene TS/8 unter Hinzuziehung eines Lotsen über einen Umweg von ca. 25 km in das nur in wenigen Kilometern Luftlinie von Passau entfernte Werk entsandt. Sofort zeigte sich eine neue Schwierigkeit: die Fahrzeuge konnten nicht in das bedrohte Werk fahren, weil die Zufahrtsstraße auf eine Länge von ca. 80 bis 100 m bis zu ca. 60 cm unter Wasser stand. Nach einiger Überlegung einigte man sich, den Versuch zu wagen, die Fahrzeuge bei stehendem Motor von einem besonders „hochbeinigen“ **T r a k t o r**, von dem man noch das Auspuffrohr abgeschraubt hatte, durch die überflutete Straße schleppen zu lassen. In diesen Minuten war keinem der Beteiligten sehr behaglich zumute, aber der Versuch gelang. Es sei nicht unerwähnt, daß bereits vor unserem Eintreffen zahlreiche Feuerwehren aus der Umgebung ihren Beitrag zu dem schließlich gelungenen Werk geleistet haben.

Während die genannten Geräte mit einer Besatzung von 1/5 weiterhin in der Zahnradfabrik Passau im Einsatz blieben, rüsteten die übrigen Kräfte nach Einziehung der Kähne und Pontons und nachdem zur Vermeidung von Seuchengefahr der Schlamm von den inzwischen freige-

wordenen Straßen mit B-Leitungen und starkem Wasserdruck beseitigt worden war, zum Abmarsch. Am 13.7.54 wurde der Notstandszug Nürnberg vom Oberbürgermeister von Passau, Herrn Dr. Billinger, entlassen.

Die hieran geknüpfte Erwartung, am Dienstagabend endlich einmal wieder die nassen Kleider und insbesondere Schuhe vom Leib zu bekommen und — noch dazu in einem Bett — schlafen zu können, wurde gründlich enttäuscht. Bei der Durchfahrt durch Osterhofen wurde der Notstandszug auf Veranlassung des Landrates von Vilshofen wegen akuter Dambruchgefahr der Donau von der Landpolizei aufgehalten. Eine sofort durchgeführte Erkundung bestätigte, daß an zwei Stellen, bei Ruckassing und bei Thundorf größte Gefahr eines Dambruches bestand. Die Dammkrone war bereits an mehreren Stellen überspült und nur notdürftig durch Sandsäcke erhöht, der Damm selbst stark durchweicht und an vielen Stellen durch armdicke Wasserstrudel durchbrochen. Bei Ruckassing wurden sofort die beiden Pontons (Länge 8,20 m, Breite 1,65 m, Höhe 90 cm), die von eigener Mannschaft bedient wurden, eingesetzt. In dem nur auf Umwegen erreichbaren Thundorf wurden die beiden Blechkähne (6 m x 1,30 x 0,50) sowie das Schlauchboot Einheiten der Bereitschaftspolizei übergeben. Was hier von dem zuständigen Landrat hinsichtlich der Organisation und von der Bevölkerung teilweise bei schlechtestem Wetter in ununterbrochenem Tag- und Nachteinsatz geleistet wurde, verdient uneingeschränkte Bewunderung. Eines der Bilder zeigt die Bevölkerung von Ruckassing beim Abfüllen und Verladen von Sandsäcken auf amerikanische Amphibienfahrzeuge, die von deutschen Fahrern gesteuert wurden und sich hervorragend bewährt haben. Die auf diese Art an den Damm beförderten Sandsäcke wurden auf die Pontons verladen und je ca. 800 m an die gefährdeten Dammstellen flußauf- bzw. flußabwärts gezogen. Nur auf diese Weise war es möglich, mit den begrenzten zur Verfügung stehenden Kräften den Wettlauf mit der Zeit zu gewinnen.

Während die Abfüllarbeiten bei Nacht mit Hilfe von an das Starkstromnetz angeschlossenen Beleuchtungskörpern durchgeführt wurden, bewährten sich am Damm außerordentlich die mittels Notstromaggregat gespeisten Scheinwerfer. Denn jede nicht rechtzeitig erkannte und sofort bekämpfte Leckstelle mußte unweigerlich zum Dambruch und zur Überflutung von 14 Ortschaften und hochwertigem Ackerland führen. Sobald daher der Nachschub von Sandsäcken genügend in Fluß gekommen war und über den unmittelbaren Bedarf hinaus die Bildung von Reserven zuließ, wurden auf der Dammkrone in Abständen von 50 bis 60 m kleine „Depots“ von Sandsäcken errichtet, um bei der Nachtzeit etwaige Durchbrüche in kürzester Frist und ohne große Transportwege abriegeln zu können.

Am Mittwoch, den 14. Juli konnte bei leicht sinkendem Wasserspiegel der Donau die größte Gefahr als gebannt gelten. Es wurde deshalb nach Rücksprache mit der Einsatzleitung der Abmarsch für den kommenden Tag vorbereitet. Zu diesem Zweck mußten die an der Gefahrenstelle Thundorf eingesetzten zwei Blechkähne und das Schlauchboot zurückgeholt werden. Bei den kilometerweit mit trübem Wassermassen überfluteten Straßen kam hierbei der Fahrer von der Straße ab und das schwere Fahrzeug drohte hoffnungslos zu versacken (siehe Bild). Glücklicherweise gelang es nach längerem Suchen, ein Amphibienfahrzeug zu finden, welches den LKW nach rückwärts ziehend, aus seiner Notlage befreite.

Nach Abbau der Scheinwerfer und Verladen der Pontons und Geräte rückte der Hilfszug Nürnberg am 15. Juli gegen 8 Uhr in Osterhofen ab und kam um 14 Uhr wohlbehalten in Nürnberg an.

Inzwischen sind Dank- und Anerkennungsschreiben des Innenministers und stellv. Ministerpräsidenten Dr. Högner, des Oberbürgermeisters von Passau, des Landrates von Vilshofen und der Zahnradfabrik Passau eingegangen, die den eingesetzten Männer die Überzeugung geben können, daß ihre schwere und gefährliche Arbeit im Überschwemmungsgebiet entsprechend gewürdigt worden ist. Es muß jedoch darauf hingewiesen werden, daß dieser auswärtige Einsatz nur möglich war, weil die zurückbleibende Mannschaft sich in Übereinstimmung mit der Betriebsvertretung spontan bereit erklärt hat, zwecks Perso-

nalausgleich anstelle des 24stündigen Wechsels zwischen Dienst und Freizeit sich mit nur 12 Stunden Freizeit nach 36stündigem Dienst zu begnügen.

Erfahrungen

Zum Schluß sei kurz auf einige Erfahrungen bei diesem größten Hochwasser seit Menschengedenken hingewiesen. Derartige Katastrophen sind nur zu meistern, wenn die örtliche Einsatzleitung, wie dies meist der Fall war, die Zügel fest in die Hand nimmt. Es ist unbedingt notwendig, daß alle Hilfskräfte, insbesondere die auswärtigen, schon bei ihrem Eintreffen auf vorbereiteten Listen erfaßt werden, an Hand derer die Einheit mit Standort und Stärke, etwaige Spezialgeräte, Einsatzort, Einsatzzeit, Rückkehrzeit usw. festgehalten und laufend ergänzt werden können (Mannschafts- und Geräte-liste).

In organisatorischer Hinsicht muß dem Einsatzleiter ferner Verfügungsgewalt über alle am Ort befindlichen Mannschaften und Geräte zustehen, auch wenn der zuständige Einheitsführer im Augenblick nicht erreicht werden kann. Es fiel z. B. an einer Stelle auf, daß ein Teil der Kräfte ununterbrochen im Einsatz war, während andere, vielleicht technisch weniger geschulte Einheiten teilweise „Gewehr bei Fuß“ standen. Als der Einsatzleiter hierauf hingewiesen wurde, erklärte er dies damit, daß man direkt „Angst vor deren Organisation“ habe. Als in anderem Zusammenhang dringend ein LKW gebraucht wurde, von denen zahlreiche wohlgeordnet auf dem Parkplatz standen, wurde dies mit dem Hinweis auf den nicht erreichbaren Einsatzleiter abgelehnt.

Daß allen Einsätzen eine eingehende Erkundung vorausgehen muß, hat sich auch dort wieder gezeigt.

Unerlässlich für längeren Einsatz ist die Bereitstellung von Eßgeschirr und Feldflaschen für die Mannschaft. Unstimmigkeiten unter der Mannschaft können vermieden werden, wenn alle Bekleidungsstücke vorher mit dem Namen des Besitzers gezeichnet sind.

Ein Anhängen von Tragkraftspritzen oder Beleuchtungsaggregaten sollte möglichst vermieden werden, weil die Anhängedetails früher oder später brechen. Man spart Zeit und Geld, wenn die Geräte von Anfang an sachgemäß verladen werden.

Während der Nachschub von Treibstoff im Einsatzgebiet reibungslos vor sich ging, war die Ersatzbeschaffung von Fackeln aller Art aussichtslos. Es ist daher erforderlich, von Haus aus eine so große Anzahl Fackeln mitzunehmen, daß auch die vielen, weniger technisierten Helfer mit Fackeln ausgerüstet werden können.

Die Mitnahme einer großen Anzahl Wolldecken ist zweckmäßig. Die von Nürnberg mitgeführten 400 Decken waren zunächst für etwaige Obdachlose gedacht; nachdem sie hierfür nicht gebraucht wurden, leisteten sie der eigenen Mannschaft, soweit sie überhaupt zur Ruhe kam, gute Dienste.

Auffallend war, wie verhältnismäßig wenig Kähne in einem derart prädestinierten Hochwassergebiet vorhanden waren, von Pontons oder motorisierten Wasserfahrzeugen gar nicht zu sprechen. Es wäre deshalb die Heranführung einer größeren Anzahl von Kähnen notwendig gewesen. Die Trinkwasserversorgung konnte dagegen durch zahlreiche Tankwagen verhältnismäßig rasch sichergestellt werden.

Der Einsatz des Notstandszuges hat der Stadt Nürnberg Kosten in Höhe von etwa DM 25 000,— verursacht, ein Betrag, der als Spende der Stadt für das schwergeprüfte Katastrophengebiet gedacht ist und mit Sicherheit die Entstehung noch größerer Schäden verhindert hat.

Als der große Regen kam

(Zum vorstehenden Bericht)



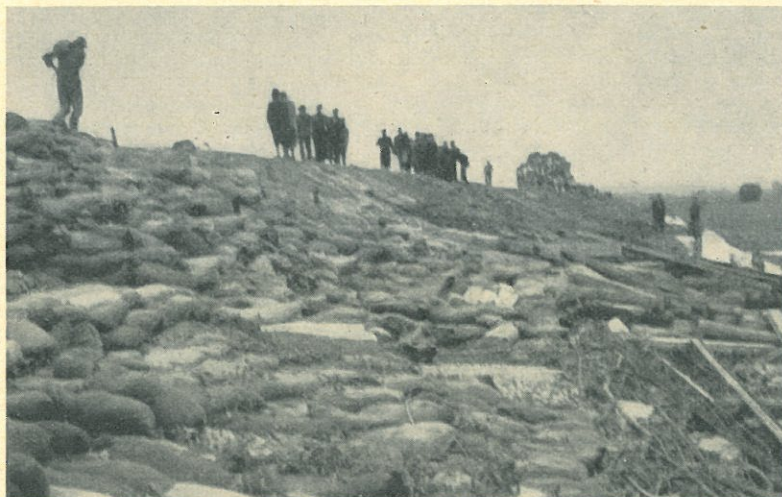
O b e n : Abgesackter Lastkraftwagen des Notstandszuges, beladen mit zwei Blechkähnen und einem Schlauchboot. Ein Amphibienfahrzeug zog später das Fahrzeug nach rückwärts wieder auf die Straße.



O b e n : Männer und Frauen von Ruckassing und Umgebung in fiebriger Arbeit beim Füllen von Sandsäcken.



O b e n : Donau bei Ruckassing. Die Sandsäcke werden von Amphibienfahrzeugen in Pontons verladen.



L i n k s : Abgedichtete, rückwärtige Stelle des Donaudammes bei Ruckassing.

(Sämtliche Aufnahmen: Dr. Bumiller.)