

Gefahrenabwehrkonzept „Weser“



Landkreis Nienburg

aufgestellt von: Manfred Fennen,
Fire Protection Engineer
Master of Engineering
Stand: August 2017

Vorwort

Die Einrichtung, Unterhaltung und Konsolidierung von Feuerwehren entstand aus dem natürlichen Bedarf der Städte und Gemeinden nach einem Brandschutz, der verlässlichen Schutz der Bevölkerung vor etwaigen Gefahren bietet.

So war zunächst auch nur die reine Brandbekämpfung die Grundaufgabe der Feuerwehren. Von Alters her ist aber auch die Hilfeleistung ein Bestandteil der Aufgaben der Feuerwehren.

Im § 2 des NBrandSchG wird den Feuerwehren neben dem abwehrenden Brandschutz explizit die Aufgabe der Hilfeleistung zugeordnet. Sie ist eine Pflichtaufgabe der Kommunen.

Die Hilfeleistung bezieht sich vorrangig auf die Rettung von Menschenleben und häufig als technische Hilfeleistung bei Unglücksfällen und Notständen.

Mit der Privatisierung der Bahn übernahmen auch hier die Kommunen die Verpflichtung der Gefahrenabwehr. Auch der ABC-Dienst, früher handelte es sich beim ABC-Dienst (ABCD) um einen bundesweit definierten Katastrophenschutzfachdienst in Deutschland, wurde in den 90er Jahren an die Feuerwehren übertragen.

In der Kommentierung zum NBrandSchG sind die Aufgaben der Feuerwehr bei Unglücksfällen definiert. Dazu gehört beispielsweise das Einbrechen von Mensch und Tieren in Eisdecken, die Rettung aus dem Wasser oder das Abpumpen bei Wassereinbruch im Maschinenraum eines Schiffes.

Ohne Zweifel sind fachlich und politisch Verantwortliche mit der Erstellung eines Gefahrenabwehrkonzeptes auf der Weser auf dem richtigen Weg, um die sich stellenden Fragen über die erforderliche Ausstattung einer Feuerwehr objektiv und zukunftsicher beantworten zu können.

An dieser Stelle möchte der Gutachter sich bei der Wasserschutzpolizei Nienburg, dem Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt Verden, der Kreisverwaltung und der Kreisfeuerwehrführung für die ganz hervorragende Zusammenarbeit bedanken.

Inhaltsverzeichnis

1.	ALLGEMEINER TEIL.....	6
1.1.	VERANLASSUNG	6
1.2.	AUFTRAG	6
1.3.	INTERKOMMUNALE ZUSAMMENARBEIT	6
1.4.	ZEIT.....	7
2.	RECHTLICHE GRUNDLAGEN.....	8
2.1.	GESETZLICHE GRUNDLAGEN	8
2.2.	FEHLENDE GESETZLICHE REGELUNGEN IN NIEDERSACHSEN.....	9
2.3.	ZUSTÄNDIGKEIT.....	9
2.4.	VERTRAG DES LANDKREISES NIENBURG MIT DER DLRG, LANDESVERBAND NIEDERSACHSEN – BEZIRK NIENBURG/WESER	11
2.5.	ANDERE HILFSORGANISATIONEN.....	11
2.4	INTERKOMMUNALE ZUSAMMENARBEIT	12
3.	DIE WESER	13
3.1	WESER ALLGEMEIN.....	13
3.2	SCHIFFFAHRT AUF DER WESER	13
3.3	STAUSTUFEN	17
3.4	HAFEN- UND VERLADEANLAGEN	19
3.5	DIE ABSCHNITTE DER WESER IM LK NIENBURG	31
4.	EINSATZSZENARIEN	32
5.	EINSATZGRUNDLAGEN UND ERFORDERLICHE SOLL-AUSSTATTUNG.....	37
5.1.	EINSATZGRUNDLAGEN	37
5.2.	EINSATZABSCHNITTE	38
5.3.	SOLLAUSSTATTUNG	38
6.	MAßNAHMEN.....	40
7.	ZUSAMMENFASSUNG	41

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Verlauf der Weser	13
Abbildung 2: Güterverkehrsentwicklung von 1990 bis 2011 in Millionen Tonnen	14
Abbildung 3: Gütermengen 2010 und 2011	14
Abbildung 4: Schubverband auf der Weser.....	15
Abbildung 5: Fahrgastschiff am Anleger in Nienburg	16
Abbildung 6: Kleinschifffahrt auf der Weser	16
Abbildung 7: Staustufen der Weser.....	17
Abbildung 8: Staustufe Landesbergen	18
Abbildung 9: Wehranlage Drakenburg	18
Abbildung 10: Schleuse Drakenburg in der Samtgemeinde Marklohe	19
Abbildung 11: Liegestelle Stolzenau	19
Abbildung 12: Liegestelle Nienburg.....	20
Abbildung 13: Liegestelle Hoya	20
Abbildung 14: Kieswerk Stolzenau	21
Abbildung 15: Cemex 1	21
Abbildung 16: WIKA Sand & Kies	22
Abbildung 17: Rhein Umschlag 1	22
Abbildung 18: Rheinumschlag 2.....	23
Abbildung 19: Voigts, Liebenau.....	23
Abbildung 20: H.D. Lühning	24
Abbildung 21: Lagerhaus Mittelweser	24
Abbildung 22: Hafenbetriebsgesellschaft Schweringen	25
Abbildung 23: Cemex 2	25
Abbildung 24: Fa. Smurfit Hoya	26
Abbildung 25: Getreide AG Hoya	26
Abbildung 26: Industriepark Nienburg	27
Abbildung 27: Ruderclub Stolzenau	27
Abbildung 28: Sportbootshafen Landesbergen	28

Abbildung 29: Ruder Verein Nienburg	28
Abbildung 30: Sportbootshafen Drakenburg	29
Abbildung 31: Wasserskistrecke zwischen Rohrsen und Haßbergen	29
Abbildung 32: Sportbootshafen Hoya.....	30
Abbildung 33: Ruderverein Hoya	30
Abbildung 34: Übersicht Risikokategorien bei der Gefahrenart Wassernotfälle	38
Abbildung 35: Mehrzweckboot mit Trailer	39
Abbildung 36: RTB 2 mit Bugklappe	40

Abkürzungsverzeichnis

Abkürzung	Bedeutung
AAO	Alarm- und Ausrückeordnung
AG	Atemschutzgerät
AGT	Atemschutzgeräteträger
CEN	Europäische Komitee für Normung
DIN	Deutsches Institut für Normung
DVNBauO	Durchführungsverordnung zur Niedersächsischen Bauordnung
FUK	Feuerwehr Unfallkasse
FwDV	Feuerwehrdienstvorschriften
FwOrgVO	Feuerwehr Organisationsverordnung
FwVO	Feuerwehrverordnung
GBVI	Niedersächsisches Gesetz- und Verordnungsblatt
MANV	Massenanfall von Verletzten

1. Allgemeiner Teil

1.1. Veranlassung

Die Kommunen in Niedersachsen sind gefordert, regelmäßig die Vorhaltung einer leistungsfähigen Feuerwehr zu überprüfen und müssen gegebenenfalls entsprechende Maßnahmen hierfür sicherstellen.

Mit der Erstellung der Feuerwehrbedarfspläne im Landkreis Nienburg wurden diese Anforderungen und die sich daraus ergebenden Maßnahmen definiert. Insbesondere die Kommunen, durch denen die Weser fließt, müssen bzgl. der Wassernotfälle entsprechendes Equipment vorhalten.

Somit ist die Zuständigkeit der Gefahrenabwehr für die Weser nach dem Niedersächsischen Brandschutzgesetz den Kommunen, durch die die Weser fließt, übertragen worden.

Im Zuge der kreisweiten Bedarfsplanung sollen aber insbesondere interkommunale Synergieeffekte ausgelotet werden. Hierzu ist bzgl. der Weser die Aufstellung eines Gefahrenabwehrplanes erforderlich, dem die Feuerwehrbedarfspläne der Städte und Kommunen zugrunde liegen.

1.2. Auftrag

Das Brandschutzbüro M. Fennen erhielt den Auftrag zur Erstellung eines Gefahrenabwehrplanes "Weser" vom Landkreis Nienburg am 16.12.2016.

Unter Berücksichtigung der gesetzlichen Grundlagen, der Aufgabe der Feuerwehren, der baulichen Objekte an der Weser und der Beschreibung von Einsatzszenarien wird die erforderliche Zielausstattung der Feuerwehr erarbeitet und vorgeschlagen.

1.3. Interkommunale Zusammenarbeit

Im Zuge der kreisweiten Feuerwehrbedarfsplanung wurde insbesondere die Prüfung der interkommunalen Synergieeffekte für besondere Einsatzlagen gewünscht. Hierzu gehört natürlich die Weser, die den Landkreis vom Süden zum Norden Richtung Bremen durchfließt.

Dieses Gefahrenabwehrkonzept soll nun die notwendige Ausstattung, personelle Verfügbarkeit und Einbeziehung von anderen Gefahrenabwehrkomponenten bewerten.

1.4. Zeit

Das Gefahrenabwehrkonzept basiert auf dem aus Gutachtersicht momentan vorhandenen Risiko sowie einem geplanten Entwicklungszeitraum von 5 Jahren.

Die Folgerungen hinsichtlich der erforderlichen personellen und sächlichen Ausstattung und deren zeitliche Umsetzung wurden also auf die zu erwartenden Risiken bis 2023 aufgestellt. Eine Fortschreibung des Gefahrenabwehrplanes ist ab 2023 erforderlich.

Dieses Gutachten empfiehlt eine Ausstattung, die aus Sicht eines externen Sachverständigen hinsichtlich der Gefahren der Weser insgesamt, aber auch der sparsamen Verwendung öffentlicher Mittel, optimiert ist.

2. Rechtliche Grundlagen

2.1. Gesetzliche Grundlagen

Die rechtlichen Grundlagen für den Gefahrenabwehrplan „Weser“ lassen sich aus verschiedenen gesetzlichen Vorgaben ableiten. Grundlage ist das Niedersächsische Gesetz über den Brandschutz und die Hilfeleistung der Feuerwehr (NBrandSchG) vom 18. Juli 2012 in seiner momentan gültigen Fassung. Folgende Gesetze, Verordnungen, Richtlinien, etc. sind bei der Gefahrenabwehrplanung zu berücksichtigen (Die Aufzählung erhebt keinen Anspruch auf Vollständigkeit):

- Niedersächsisches Brandschutzgesetz
- Verordnung über die kommunalen Feuerwehren (FwVO), Stand 01/2011
- Feuerwehrdienstvorschriften, insbesondere
 - FWDV 1 Grundtätigkeiten - Lösch- und Hilfeleistungseinsatz
 - FWDV 2 Ausbildung der Freiwilligen Feuerwehren
 - FWDV 3 Einheiten im Lösch- und Hilfeleistungseinsatz
 - FWDV 7 Atemschutz
 - FWDV 8 Tauchen
 - FWDV 10 Die tragbaren Leitern
 - FWDV 100 Führung und Leitung im Einsatz
 - FWDV 500 Einheiten im ABC – Einsatz
- Unfallverhütungsvorschrift „Feuerwehren“ GUV – V C53 (bisher GUV 7.13) vom Mai 1989, in der Fassung vom Januar 1997 mit Durchführungsanweisungen vom März 2005
- Geräteprüfverordnung
- DIN-Norm 14 092 Feuerwehrhäuser, Normenausschuss NA 031-04-02 AA "Bauliche Anlagen und Einrichtungen", Ausgabedatum April 2012 Teil 1: Planungsgrundlagen
- Arbeitsschutzgesetze
- Empfehlungen der AGBF für Qualitätskriterien in der Bedarfsplanung von Feuerwehren in Städten vom 16. Sept. 1998
- Schutzzieldefinition der AGBF
- Das Gutachten des Rechtsamtes der Landeshauptstadt Düsseldorf vom 10.06.1997 führt aus, dass die Schutzzieldefinition der AGBF als

anerkannte Regeln der Technik angesehen werden und zu einer haftungs- und strafrechtlichen Verantwortlichkeit führen kann.

- Niedersächsisches Katastrophenschutzgesetz (NKatSG) in der Fassung vom 14. Februar 2002 (Nds. GVBl. Nr. 8/2002 S. 73)
- Bundeswasserstraßengesetz in der Fassung der Bekanntmachung vom 23. Mai 2007 (BGBl. I S. 962; 2008 I S. 3224); Neugefasst durch Bek. v. 23.5.2007 I 962; 2008, 1980; zuletzt geändert durch Art. 6 G v. 5.7.2016 I 1578; Änderung durch Art. 4 Abs. 118 G v. 18.7.2016 I 1666 (Nr. 35); Änderung durch Art. 2 G v. 23.12.2016 I 3224

2.2. Fehlende gesetzliche Regelungen in Niedersachsen

Um jetzt die genaue Risikoanalyse festzulegen werden die Gefahrenarten der Feuerwehr in folgende Kategorien eingeteilt:

- Brand
- Technische Hilfeleistung
- Nukleare, Biologische, Chemische Stoffe (ABC)
- Wassernotfälle

Diesen Gefahrenarten werden Risikokategorien zugeteilt. Für Brand sind das die Kategorien B 1, B 2, B 3 und B 4, für technische Hilfeleistung die Kategorien T 1, T 2, T 3 und T 4, für ABC die Kategorien ABC 1, ABC 2 und ABC 3 und für Wassernotfälle die Kategorie W 1, W 2 und W 3.

Aufgrund von fehlenden gesetzlichen Vorgaben in Niedersachsen wird dieses System auf der Grundlage der in Deutschland allgemein anerkannten Verordnung über die Organisation, Mindeststärke und Ausrüstung der öffentlichen Feuerwehren (FwOV, GVBl. Nr. 30 vom 23. Dezember 2013, Seite 693) im Bundesland Hessen angewandt.

2.3. Zuständigkeit

Nach § 2 des NBrandSchG obliegt den Gemeinden der abwehrende Brandschutz und die Hilfeleistung in ihrem Gebiet. Zur Erfüllung dieser Aufgabe haben sie eine den örtlichen Verhältnissen entsprechende leistungsfähige Feuerwehr aufzustellen, auszurüsten, zu unterhalten und einzusetzen.

Aus dieser Formulierung ist der abwehrende Brandschutz relativ einfach zu definieren. Um den Bereich der technischen Hilfeleistung klarer zu verstehen, ist in dem

Kommentar von Scholz/Runge zum Niedersächsischen Brandschutzgesetz eine entsprechende genauere Beschreibung erfolgt: „Neben der Brandbekämpfung **ist die Hilfeleistung seit alters her eine Pflichtaufgabe der kommunalen Feuerwehren**. Hilfeleistung der Feuerwehr ist vorrangig die Rettung von Menschenleben und häufig zumeist technische Hilfeleistung bei Unglücksfällen und Notständen. Auf Grund ihres hohen Ausrüstungs- und Ausbildungsstandes werden gemeindliche Feuerwehren mit seit Jahren zunehmender Tendenz darüber hinaus auch für eine Vielzahl weitere Aufgaben, die nicht zum traditionellen Kernbereich ihrer Aufgabe gehören, in Anspruch genommen.

Die Hilfeleistung der Feuerwehren beschränkt sich auf die **Sofortmaßnahmen am Einsatzort**. Die professionelle Versorgung der Verletzten und die endgültige Beseitigung des Schadens sind Aufgabe der Rettungsdienste und Fachbehörden oder Privatangelegenheit.“¹

Auf Seite 46 der 8. erweiterten und überarbeiteten Auflage des Brandschutzgesetzes mit der dazugehörigen Kommentierung durch Scholz/Runge heißt es weiter:

„Unter Unglücksfällen sind größere Schadenslagen aller Art zu verstehen. Es muss sich um die **plötzliche** Verschlechterung eines Zustandes handeln, verbunden mit bereits eingetretenen oder unmittelbar bevorstehenden erheblichen Nachteilen für Leben, Gesundheit oder Eigentum, ohne das bereits die Merkmale eines Notstandes oder Katastrophe erfüllt sind. Unglücksfälle in diesem Sinne sind zum Beispiel:

- ✓ Verkehrsunfälle, die technische Hilfe erfordern
- ✓ **Einbrechen eines Menschen oder Tieres durch die Eisdecke**
- ✓ **Rettung aus dem Wasser**
- ✓ Dekontamination einer Person
- ✓ Befreiung von Verschütteten oder Eingeklemmten
- ✓ Abdichten/Abpumpen von Leitungen und Behältern mit gefährlichen Stoffen
- ✓ Rettung bei Ein- und Abstürzen
- ✓ Ölunfälle
- ✓ Befreien von eingeschlossenen Menschen und Tieren bei Gebäudeeinsturz/Erdrutsch

¹ Scholz/Runge; Niedersächsisches Brandschutzgesetz, Kommentar, 8., erweiterte und überarbeitete Auflage

- ✓ *Maßnahmen bei Überschwemmungen*
- ✓ *Beseitigung/Sicherung umgestürzter Bäume, Schornsteine oder Masten*
- ✓ ***Pumpen bei Wassereinbruch im Maschinenraum eines Schiffes.***²

Aus den vorgenannten Darstellungen aus dem Niedersächsischen Brandschutzgesetz wird deutlich, dass die Einsatzzuständigkeit für die Brandbekämpfung und technische Hilfeleitung auf der Weser Aufgabe der Feuerwehren ist.

2.4. Vertrag des Landkreises Nienburg mit der DLRG, Landesverband Niedersachsen – Bezirk Nienburg/Weser

Der Landkreis Nienburg hat mit der DLRG, Landesverband Niedersachsen, - Bezirk Nienburg/Weser, einen Vertrag über die Durchführung der Leistungen des Rettungsdienstes und der Unterhaltung der dazugehörigen Einrichtungen für einen Teilbereich des Rettungsdienstes im Landkreis Nienburg geschlossen. Die Zuständigkeit des Rettungsdienstes ist eine originäre Aufgabe des Landkreises und keine Aufgabe der Kommunen und somit auch nicht der Feuerwehr.

2.5. Andere Hilfsorganisationen

Auch wenn die Zuständigkeit der Gefahrenabwehr auf der Weser durch das Brandschutzgesetz im Bereich der technischen Hilfe eindeutig der Feuerwehr zugeordnet worden ist, sollten die anderen Hilfsorganisationen, wie die DLRG, Bez.-Nienburg, und das THW am Standort Hoya, als Unterstützungskomponente in das Gesamtsystem mit eingebunden werden.

Es wäre zu empfehlen, eine Einsatzkomponente Weser zu entwickeln, wobei neben der Feuerwehr die beiden vorgenannten Organisationen mit ihrer vorhandenen Ausrüstung mitberücksichtigt werden sollten.

Ein gemeinsames Konzept hat den Vorteil einer einheitlichen Ausbildung aller Beteiligten, einheitlich ausgebildete Bootsführer, ein einheitliches Alarmierungs- und Ausrücksystem und ein abgestimmtes Vorgehen an den Einsatzstellen. Hierbei liegt die

² Scholz/Runge; Niedersächsisches Brandschutzgesetz, Kommentar, 8., erweiterte und überarbeitete Auflage

verantwortliche Einsatzleitung nach dem Niedersächsischen Brandschutzgesetz bei der örtlichen Feuerwehr.

2.4 Interkommunale Zusammenarbeit

Im Zuge der Erstellung der Feuerwehrbedarfspläne für die Kommunen im Landkreis Nienburg wurden alle Kommunen, die die Weser durchfließt, in die Risikokategorie W 3 eingeteilt. Als Mindestausrüstung wurde hier zunächst das RTB 2 (Rettungsboot Größe 2) festgelegt, ohne die Anforderungen der Weser zu diesem Zeitpunkt abschließend geprüft zu haben. Hintergrund war die damals schon angestrebte Aufstellung eines Gefahrenabwehrkonzeptes „Weser“ in Zusammenarbeit mit den Kommunen und dem Landkreis Nienburg.

Wie aus dem Gutachten erkennbar, ist mit der Beurteilung der Weser das Gefahren- und Risikopotential jetzt sehr klar geworden. Das angedachte RTB 2 wird die Anforderungen für Einsätze auf der Weser nicht erfüllen können.

Die Beurteilung der Weser hat klar ergeben, dass für die Gefahrenabwehr höherwertigere Boote als die RTB erforderlich sind.

Würde es also diese interkommunale Betrachtung im Landkreis Nienburg nicht geben, würden die Kommunen nach der Gefahrenbewertung der Weser ein MZB vorhalten müssen.

Es wird empfohlen, für jeden Teilabschnitt eine MZB und ein RTB 2 anzuschaffen und nach einem zu erarbeitenden Konzept in den Kommunen zu stationieren.

Im Zuge einer einheitlichen Ausstattung wird vorgeschlagen, die Boote allesamt über den Landkreis Nienburg anzuschaffen. Wie die finanzielle Abrechnung mit den Kommunen erfolgen soll, muss dann vom Landkreis mit den Kommunen besprochen werden.

Somit zeigt sich, dass durch die interkommunale Betrachtung die Kosten für die Anschaffungen erheblich geringer sind. Anstatt 6 MZB werden nun 3 MZB und 3 RTB 2 erforderlich werden.

3. Die Weser

3.1 Weser allgemein

Die Weser entsteht in Hann. Münden aus dem Zusammenfluss von Werra und Fulda. Bis zur Mündung in die Nordsee ist sie 452 km lang. Das oberirdische Einzugsgebiet, einschließlich dem der Werra und Fulda, umfasst ca. 46.000 km². Neben der Ems ist die Weser damit nach Länge und Fläche des Einzugsgebietes der kleinste der mitteleuropäischen Ströme. Die Weserstrecke von Hann. Münden bis Minden (Weser-km 204,445) wird als Oberweser, die Strecke von Minden bis Bremen (Schleuse Hemelingen, Weser-km 362,000) als Mittelweser bezeichnet. Unterhalb Bremens folgen die Unterweser bis Bremerhaven und die Außenweser bis zum offenen Meer.

3.2 Schifffahrt auf der Weser



Abbildung 1: Verlauf der Weser

Bereits seit dem Altertum ist das Schiff auf Meeren und Flüssen ein wichtiges Transportmittel. Flüsse, im Mittelalter "des Reiches Straßen" genannt, waren bestimmend für die Gründung von Ansiedlungen und Städten und konnten - wenn es der jahreszeitlich schwankende Wasserstand zuließ - insbesondere zum Transport von Massengütern oder von leicht zerbrechlichen Waren genutzt werden. So kommt auch der Weser für den Handel der von ihr durchflossenen Regionen seit Jahrhunderten eine

besondere Bedeutung zu. Außerdem bot sich zahlreichen in der Nähe des Flusses lebenden Menschen die Möglichkeit, in dem vorbeiführenden Handel Arbeit zu finden oder aber Produkte der Region über den Fluss in die Ferne abzusetzen.

Heute wird der Güterverkehr mit Motorgüterschiffen bzw. mit Schubverbänden über die Weser transportiert. Die Entwicklung der Tonnagen kann aus der nachfolgenden Grafik abgelesen werden.

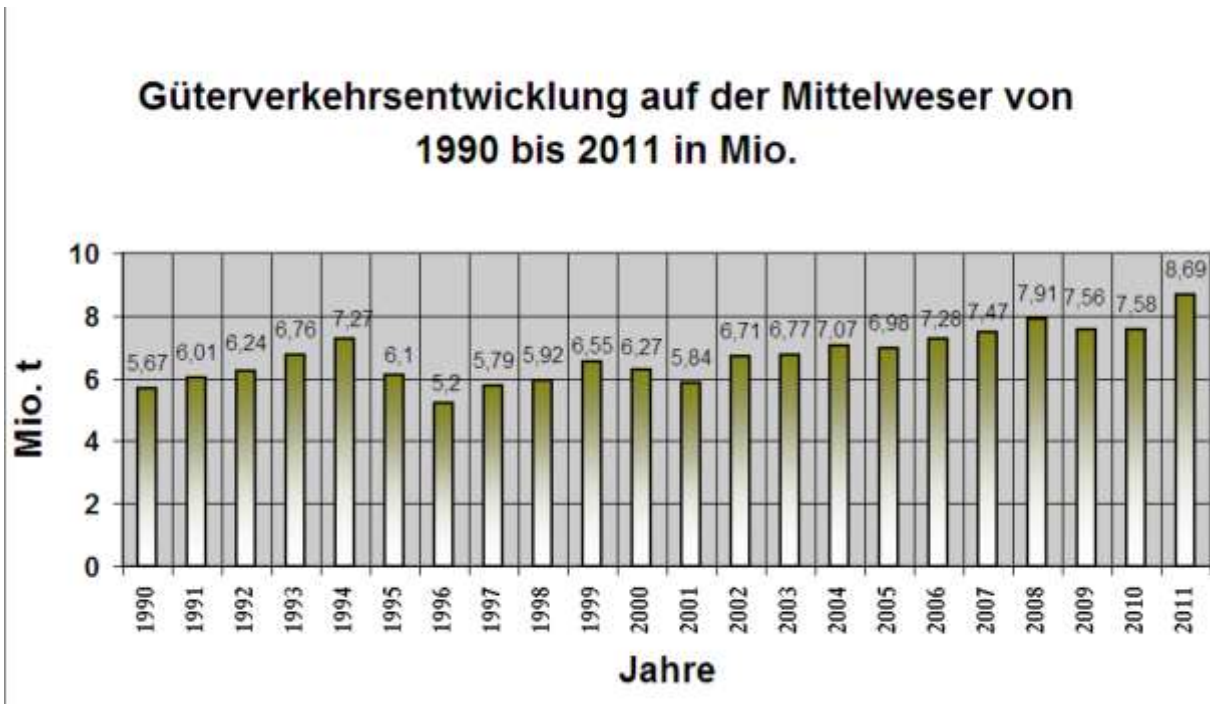


Abbildung 2: Güterverkehrsentwicklung von 1990 bis 2011 in Millionen Tonnen

Gütermengen 2010 und 2011

Güterart	2010	2011	Veränderung in Mio. t	Veränderung in %
Sand / Kies	4,655	5,193	+ 0,538	+ 11,6
Getreide / Futtermittel	0,871	1,041	+ 0,170	+ 19,5
Kohle	0,828	1,041	+ 0,213	+ 25,7
Metallabfälle (Schrott)	0,412	0,416	+ 0,004	+ 1,0
Düngemittel	0,145	0,180	+ 0,061	+ 51,2
Chemische Erzeugnisse	0,125	0,152	+ 0,007	+ 4,8
Mineralöl	0,119	0,128	+ 0,003	+ 2,4
Eisen / Stahl NE-Metalle	0,062	0,053	- 0,009	- 1,5
Sonstiges	0,038	0,046	+ 0,008	+ 21,0
Gesamt	7,255	8,250	+ 0,995	+ 13,7

Abbildung 3: Gütermengen 2010 und 2011

Insgesamt wurden also im Jahre 2011 nach Abbildung 2 insgesamt 8,69 Millionen Tonnen über die Weser transportiert. Aus der Abbildung 3 sind die Güterarten und Mengen aus 2010 und 2011 dargestellt. Der Transport von Sand/Kies ist somit das meisttransportierte Gut.



Abbildung 4: Schubverband auf der Weser

Neben dem Transport der Güter über die Weser finden aber auch andere Schiffs- und Bootsbewegungen statt.

So sind auf der Weser Fahrgastschiffe verschiedener Größen im Einsatz. In den Monaten April bis Dezember werden Tagesfahrten aber auch Sonderfahrten angeboten.

Folgende Sonderfahrten werden angeboten:

1. Frühstücks- und Brunch Fahrten
2. Erlebnisfahrten nach Bremen
3. Spargelfahrten
4. Partys auf dem Schiff
5. Kohl- und Pinkelfahrten
6. Weihnachtsparty
7. Grillfahrten

Auch können die Fahrgastschiffe angemietet werden für Firmen und private Feste. Die Fahrgastschiffe können hierbei bis zu 250 Personen max. aufnehmen.



Abbildung 5: Fahrgastschiff am Anleger in Nienburg

Weiterhin sind auf der Weser Sport- und Freizeitboote unterwegs. Hier gibt es entlang der Weser mehrere Anlegestellen für die Kleinschiffahrt.



Abbildung 6: Kleinschiffahrt auf der Weser

3.3 Staustufen

Der Plan, die Schifffahrtsverhältnisse durch Stauregelung der Mittelweser zu verbessern, reicht bis in jene Zeit zurück, als die ersten Pläne für den Bau des Mittellandkanals heranreiften. Bremen hatte sich ursprünglich bereit erklärt, die Kosten hierfür zu tragen. Mit dieser Maßnahme - vorgesehen war die Errichtung von 25 Staustufen von Hameln bis Bremen - sollte u. a. verhindert werden, dass durch eine Wasserentnahme für den Mittellandkanal der Wasserspiegel unterhalb der Entnahmestelle abgesenkt und damit der Tiefgang der Schiffe eingeschränkt wurde.



Abbildung 7: Staustufen der Weser

Heute verfügt die Weser über sieben Staustufen, davon liegen die Staustufen Landesbergen und Drakenburg im Landkreis Nienburg. Die Staustufen bestehen jedes Mal aus einem Wehr und einer Schleuse. Die Schleusen sind dabei in einem Schleusenkanal eingebettet und führen dann anschließend wieder in den Ursprungsverlauf der Weser. Die Wehranlagen sind in dem Ursprungsverlauf der Weser eingebettet und stellen damit die Höhendifferenzen sicher.

Staustufe Landesbergen – Wehranlage mit Schleuse



Abbildung 8: Staustufe Landesbergen

Staustufe Drakenburg



Abbildung 9: Wehranlage Drakenburg



Abbildung 10: Schleuse Drakenburg in der Samtgemeinde Marklohe

3.4 Hafen- und Verladeanlagen

An der Weser sind im Landkreis Nienburg verschiedene Häfen und Verladeanlagen vorhanden. Ebenfalls sind in den vergangenen Jahrzehnten verschiedene Sport- und Freizeitanleger und Yachthäfen entlang der Weser entstanden. Folgende Häfen und Liegestellen sind an der Weser vorhanden:

1. Liegestellen

Liegestelle Stolzenau von km 242,35 bis km 242,522



Abbildung 11: Liegestelle Stolzenau

Liegestelle Nienburg von km 268,100 bis km 268,250



Abbildung 12: Liegestelle Nienburg

Liegestelle Hoya von km 298,80 bis km 298,920



Abbildung 13: Liegestelle Hoya

2. Hafen und Verladeanlagen

Kieswerk Stolzenau von km 241,530 bis km 241,725, Ufer links



Abbildung 14: Kieswerk Stolzenau

Cemex von km 242,370 bis km 242,470, Ufer rechts



Abbildung 15: Cemex 1

WIKA Sand & Kies von km 244,520 bis km 244,720, Ufer links



Abbildung 16: WIKA Sand & Kies

Rhein Umschlag von km 247,275 bis km 247,415, Ufer links



Abbildung 17: Rhein Umschlag 1

Rhein Umschlag von km 255,235 bis km 255,395, Ufer rechts



Abbildung 18: Rheinumschlag 2

Voigts, Liebenau, von km 256,110 bis km 256,450, Ufer links



Abbildung 19: Voigts, Liebenau

H. D. Lühring von km 259,990 bis km 260,110, Ufer rechts



Abbildung 20: H.D. Lühring

Lagerhaus Mittelweser von km 267,970 bis km 268,190, Ufer links



Abbildung 21: Lagerhaus Mittelweser

Hafenbetriebsgesellschaft Schweringen von km 286,810 bis km 286,950, Ufer links



Abbildung 22: Hafenbetriebsgesellschaft Schweringen

Cemex von km 290,350 bis km 290,450, Ufer rechts



Abbildung 23: Cemex 2

Smurfit Hoya von km 299,690 bis km 299,800, Ufer rechts



Abbildung 24: Fa. Smurfit Hoya

Getreide AG Hoya von km 298,620 bis Hafen Hoya, Ufer links



Abbildung 25: Getreide AG Hoya

IPN (Industriepark Nienburg) von km 269,330 bis km 269,530, Ufer rechts



Abbildung 26: Industriepark Nienburg

3. Freizeit und Sportboothafen

Ruderclub Stolzenau km 243,5



Abbildung 27: Ruderclub Stolzenau

Sportbootshafen Landesbergen km 249,3 (Landesbergen)



Abbildung 28: Sportbootshafen Landesbergen

Ruderclub km 267,2 (Nienburg)

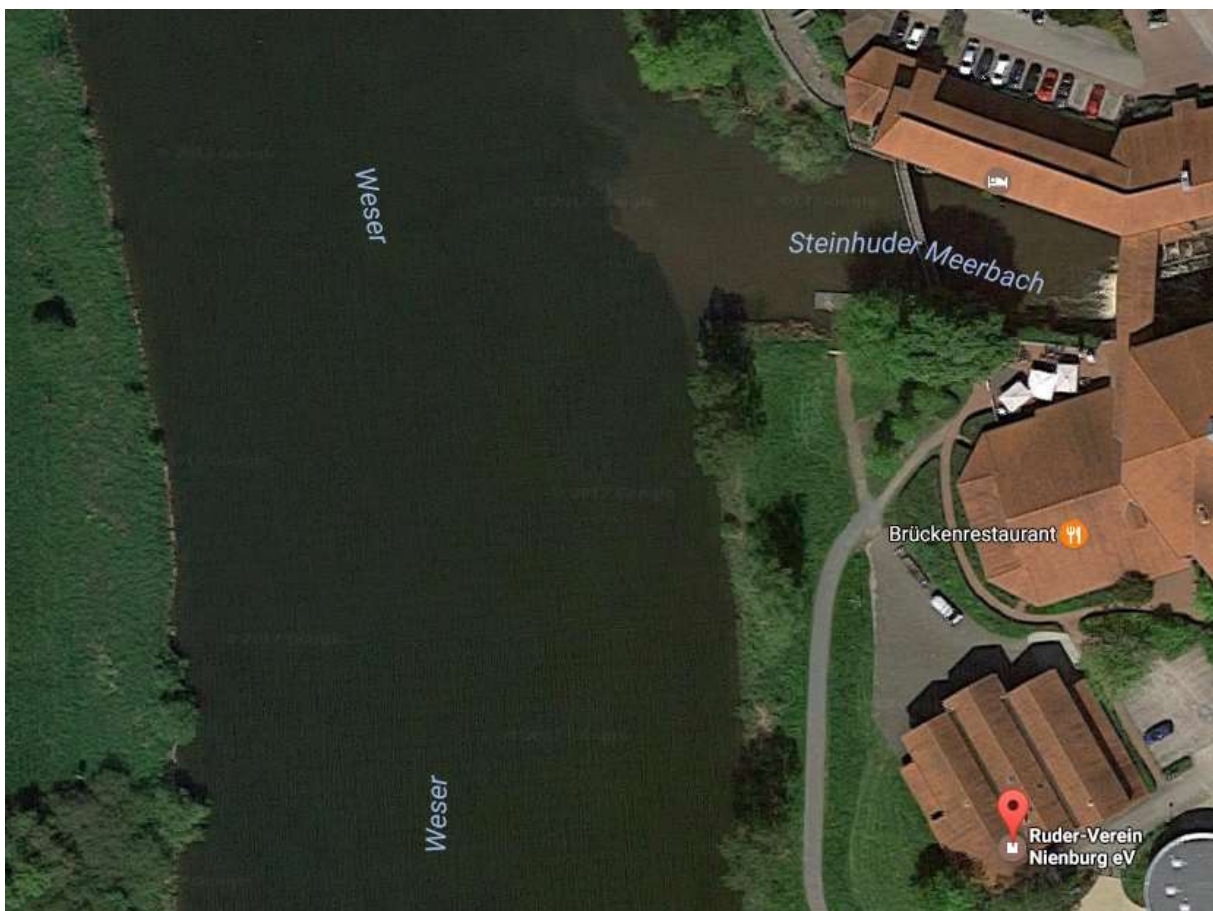


Abbildung 29: Ruder Verein Nienburg

Sportboote km 276,5 (Drakenburg)



Abbildung 30: Sportbootshafen Drakenburg

Wasserskistrecke von km 284,0 bis km 285,83



Abbildung 31: Wasserskistrecke zwischen Rohrsen und Haßbergen

Sportbootshafen km 298,21 (Hoya)



Abbildung 32: Sportbootshafen Hoya

Ruderverein km 298,800 (Hoya)



Abbildung 33: Ruderverein Hoya

3.5 Die Abschnitte der Weser im LK Nienburg

Durch die Schleusen in Landesbergen und Drakenburg wird die Weser im Landkreis Nienburg in drei Teilbereiche eingeteilt:

1. Landesgrenze NRW bis zur Schleuse Landesbergen.
2. Schleuse Landesbergen bis zur Schleuse bei Drakenburg.
3. Schleuse bei Drakenburg bis Landkreisgrenze zu Verden.

Ein Schleusengang dauert ca. 20 bis 30 Minuten. Aus der gegebenen Situation, dass die Weser zwei Schleusen hat, müssen entsprechende einsatztaktische Belange berücksichtigt werden. Es würde zu viel Zeit verloren gehen, wenn man im Einsatzfalle die Einsatzboote schleusen müsste.

4. Einsatzszenarien

Bei der Beurteilung der Einsatzszenarien müssen vorweg die Schutzziele definiert werden. Wie bei der Feuerwehrbedarfsplanung setzen damit die politisch Verantwortlichen die grundsätzlichen Planwerte fest, die erreicht werden sollen.

Die Rettung von Menschen hat hier natürlich oberste Priorität. Eine zeitnahe Versorgung der Weser bei Unglücksfällen ist aufgrund der flächenmäßigen Verteilung der Feuerwehren daher nur durch die zuständigen Feuerwehren möglich.

Weiterhin können weitere Hilfsorganisationen wie die DLRG und das THW mit eingebunden werden.

Als Schutzziel sind die Schutzzieldefinitionen aus den Feuerwehrbedarfsplänen der einzelnen Kommunen zu übernehmen.

4.1 Einsatzszenario „Person in Weser“

Durch verschiedene Unglücksfälle kann es zu der Situation kommen, dass Menschen aus der Weser gerettet bzw. geborgen werden müssen. Hierbei sind folgende Szenarien möglich:

1. Ins Wasser springen/fallen

Menschen können von Brücken, Uferböschungen, Liegestellen, Häfen, Umschlagstellen, Feierlichkeiten in Ufernähe, Anschwimmen an die Binnenschiffe um sich mitziehen zu lassen, unerfahrene Schwimmer, etc. in die Weser springen bzw. unfreiwillig fallen. Dadurch kann es zu lebensbedrohlichen Situationen und Unfällen kommen, die den schnellen Einsatz erforderlich machen.

2. Fahrten mit Kleinbooten und -geräten auf der Weser

Durch Fahrten mit dem Kanu, Floß, Sportbooten, schwimmendem Gerät, Luftmatratzen, etc. kann es zu der Situation kommen, dass Menschen in die Weser springen bzw. unfreiwillig hineinfallen. Auch hier kann es dann zu lebensbedrohlichen Situationen und Unfällen kommen, die den schnellen Einsatz nötig machen.

3. Bei Motorbootfahrten kann es zu Motorausfall, Grundberührung oder Festfahren kommen. Dies kann zu ruckartigen unkontrollierten Bewegungssituationen führen, die die Bootsinsassen zum Stürzen bringen können. Das wiederum kann zu einem unfreiwilligen Bad in der Weser führen bzw. bei Sturz auf Deck zu lebensbedrohlichen Verletzungen führen. Auch hier ist der schnelle Einsatz notwendig.

4. Auch durch das Durchfahren der Motorgüterschiffe kann es zu Situationen kommen, die das Menschenleben bedrohen. So kann durch einen Sturz oder internistischen Notfall der Einsatz notwendig sein. Auch können Besatzungsmitglieder in die Weser fallen. Bei Motorgüterschiffen kann es auch durch Motorausfall, Ruderausfall, Grund- und Uferberührungen und Festfahren zu ruckartigen Bewegungen kommen, die lebensbedrohliche Stürze nach sich ziehen.

4.2 Einsatzszenario „MANV – Massenanfall an Verletzten“

Auf der Weser fahren verschiedene Fahrgastschiffe mit einem vielfältigen Freizeitangebot. Die max. Personenzahl für die Fahrgastschiffe beträgt im Moment für eins der Schiffe 250 Personen. Auch auf den Fahrgastschiffen sind jede Menge an Notfallszenarien denkbar. Hier kann es zu lebensbedrohlichen Krankheitsfällen kommen, durch Grund- und Uferberührungen oder Festfahren auf der Weser können Menschen durch ruckartige Bewegungen stürzen und sich verletzen. Auf Fahrgastschiffen können verstärkt auch körperlich eingeschränkte Menschen (Senioren, Behinderte, etc.) angetroffen werden.

Bei diesen Schiffen sind dann natürlich erhebliche Probleme bzgl. der Personenrettung vorhanden.

Aber solch ein Fahrgastschiff kann natürlich auch Ziel eines gezielten Anschlages werden, also ein sogenanntes weiches Ziel.

Neben den Tagesausflugsfahrgastschiffen durchfahren aber auch Fahrgastschiffe die Weser, die zum Beispiel in Bremen starten, über die Weser zum Mittellandkanal, von dort zur Elbe und dann Richtung Dresden fahren. Diese Schiffe haben dann natürlich auch Schlafkabinen.

Hier kann also neben der Rettung einzelner Personen auch eine MANV-Situation eintreten. Zwar sind Feuerwehr und Rettungsdienst grundsätzlich auf diese Einsatzsituation MANV, z. B. bei Busunfällen, vorbereitet, die Rettung vom Fahrgastschiff und der Transport der Verletzten mit den Rettungsbooten ist hier jedoch eine besondere Herausforderung.

4.3 Einsatzszenario „Brandbekämpfung“

Auf der Weser können verschiedene Brandszenarien entstehen, die neben der Menschenrettung auch eine Brandbekämpfung erforderlich machen. Zwar ist die Feuerwehr grundsätzlich in der Lage, mit den vorhandenen Mitteln eine Brandbekämpfung

sicherzustellen, allerdings ist ohne zusätzliche Ausstattung an leistungsfähigen Booten die Brandbekämpfung erheblich eingeschränkt.

1. Brände von Sportbooten

Für Sportboote gibt es keine Vorschrift zur Bereithaltung eines Feuerlöschgerätes. Ein Brand kann sich also schnell ausbreiten, die Besatzung müsste zur Rettung in die Weser springen und es kann beim Brand zu Rauchgasintoxikationen bei der Schiffsbesatzung kommen. Es bestehen also erhebliche Gefahren für die Bootsbesatzung.

2. Brände auf Motorgüterschiffen

Auf Motorgüterschiffen sind eine ganze Menge von Brandereignissen denkbar. Zunächst gibt es Gefahren durch die Versorgung des Schiffes. Hier können Nutzgase, Benzinkanister, Druckluftflaschen und Dieseltanks für einen Brand in Frage kommen. Ein Brand in einem Maschinenraum eines Schiffes stellt für die Einsatzkräfte ein erhebliches Einsatzrisiko dar. Alleine der Einsatz von Atemschutzgeräten ist hier zeitlich sehr begrenzt.

Weitere Brände können natürlich durch die Ladung entstehen. Auf der Weser werden unter anderem Düngemittel und Schwefelsäure transportiert. So wird nach Auskunft des Werkbrandmeisters des IPN im Schnitt alle 7-10 Tage ein Schiff mit 520 t 96%iger Schwefelsäure über die Weser in den IPN angeliefert. Auch auf den Motorgüterschiffen sind in der Regel nur ganz normale Feuerlöscher vorhanden.

Ein Brand kann sich also schnell ausbreiten und es kann zu Rauchgasintoxikationen der Besatzung kommen. Eine Brandbekämpfung ist ohne leistungsfähige Boote nicht möglich.

3. Bei Bränden auf den Fahrgastschiffen sind auch erhebliche Gefahren vorhanden. Hier kann es zur Panikbildung kommen, Menschen können durch Rauchgasintoxikation ihr Bewusstsein verlieren und können Verbrennungsverletzungen erleiden.

Auch hier kann sich ein Brand schnell ausbreiten. Die erforderliche Brandbekämpfung ist zu Teilen nur durch Einsatz von Atemschutzgeräteträger möglich.

Grundsätzlich ist die Schiffsbrandbekämpfung eine der schwierigeren Aufgaben in der Feuerwehr. Durch die Einsatzform müssen die Feuerwehrkameraden schon mit

Betreten des Schiffes Atemschutz einsetzen. Dadurch reduziert sich die Zeit für die Brandbekämpfung im Inneren des Schiffes.

Da das Schiff nur aus Metallen hergestellt wird, ist die Wärmeleitung im Inneren des Schiffes sehr stark. Daher sind sehr hohe Temperaturen zu erwarten, die neben der physischen Belastung auch einen erhöhten Luftverbrauch nach sich ziehen. Die Durch- und Zugänge sind erheblich kleiner. Die Feuerwehrmitglieder müssen auch durch Luken und sonstige Zugänge an den Brandherd gelangen. Eine Brandbekämpfung eines Schiffes stellt also erheblich höhere Anforderungen an die Feuerwehrmitglieder. Bei diesen Einsätzen ist auch eine hohe Personalverfügbarkeit mit Atemschutzgeräteträger sicherzustellen.

Für die Schiffsbrandbekämpfung sind spezielle Ausbildungsmaßnahmen erforderlich. Bei diesen Einsätzen sind dann insbesondere die anderen Organisationen (DLRG, THW) als Sicherungsebene erforderlich.

4.4 Einsatzszenario „Technische Hilfe“

Im Zusammenhang mit der technischen Hilfeleistung sind natürlich insbesondere die Einsätze zu sehen, wo die Menschen von den Schiffen an Land gebracht werden müssen. Aber natürlich zählen auch die Einsätze dazu, wo man das Rettungsdienstpersonal oder den/die Notarzt/Notärztin auf das Schiff bringen muss. Aufgrund der unterschiedlichen Höhen der Schiffe zu den Rettungsbooten ist das mit erheblichem Aufwand zu betreiben.

In diesem Zusammenhang ist auch die Leichenbergung als Amtshilfe für die Polizei zu nennen. Hier hat die Feuerwehr die Aufgabe eine „zerstörungsfreie“ Bergung für die polizeiliche Leichenschau sicherzustellen. Weiterhin kann der Aufbau eines Sichtschutzes bzgl. des Fundortes und der Transport der Leiche an Land, z. B. durch ein Segeltuch, Aufgabe der Feuerwehr sein.

Als weiterer Einsatz kann die Bergung von Treibgut (Stroh- und Heuballen, Stege, Planken, Baumstämme, verendete Tiere) durch die Feuerwehr sichergestellt werden.

4.5 Einsatzszenario „Umwelteinsätze“

Bei den Umwelteinsätzen geht es in der Regel um die Verschmutzung der Weser. Diese können durch die Nutzer der Weser aus ihren Booten und Schiffen, insbesondere beim Verladen, und durch kontaminiertes Löschwasser auftreten. Weitere Um-

welteinsetze können erforderlich sein, wenn Fremdgegenstände, wie z.B. ein PKW, in der Weser liegen.

4.6 Wassereindringen in Schiffen

Insbesondere das Eindringen von Wasser in Schiffen ist eine Einsatzform, die neben der erforderlichen Bootsverfügung auch eine entsprechende Pumpenverfügbarkeit erfordert.

Die Tragkraftspritzen mit ca. 200 kg sind sehr häufig gar nicht auf die Schiffe zu transportieren. Daher sind hierfür extra starke Tauchpumpen erforderlich.

4.7 Einsatzszenario „Wasserförderung“

Bei Brandeinsätzen an Land, insbesondere in Hafen- und Industrieanlagen, kann es erforderlich sein, dass die Feuerwehr über entsprechende leistungsfähige Boote mit entsprechenden Tragkraftpumpen (TS) das Wasser an die Einsatzstelle pumpen muss. Besonders bei entsprechenden Höhenunterschieden zwischen der Weser und dem Bauwerk ist das Ansaugen oft nicht mehr möglich. Hier muss über eine TS auf einem Boot das Wasser dann über die Druckschläuche nach oben gepumpt werden.

4.8 Resümee Einsatzszenarien

Sicherlich können nicht alle nur erdenklichen Einsatzszenarien angesprochen und berücksichtigt werden. Die vorgenannten Beschreibungen zeigen aber deutlich die enorme Einsatzbreite, die ein Wasserschiffahrtsweg „Weser“ mit sich bringt.

Es zeigt sich auch deutlich, dass durch die Fahrgastschiffe eine nicht unerhebliche Gefährdung für eine große Anzahl von Menschen möglich ist.

Sicherlich ist die Einsatzhäufigkeit hier eher gering, aber wie bei Busunfällen auf den Autobahnen kann man das nicht ausschließen.

Auch ist bei allen Schiffsunglücken davon auszugehen, dass der Kapitän, - soweit es ihm menschlich und technisch möglich ist, den nächsten Anlegepunkt ansteuern wird. Trotzdem muss eine zeitnahe Rettung und Einsatzabwicklung mit entsprechenden Einsatzmitteln durch die Feuerwehr, THW und DLRG möglich sein.

5. Einsatzgrundlagen und erforderliche Soll-Ausstattung

5.1. Einsatzgrundlagen

Im Bezug der Einsätze auf der Weser ist die Aufstellung einer Einsatz-Organisationsstruktur erforderlich. Diese Organisationsstruktur muss neben erforderlichen Ausstattungsmerkmalen, insbesondere für den Ersteinsatz, auch die Einteilung in Einsatzabschnitte beschreiben. Diese Einsatzabschnitte sind durch die vorhandenen Schleusen und Wehre vorgegeben. Somit ist es erforderlich, folgende Einsatzabschnitte zu bilden:

1. Erster Einsatzabschnitt Landesgrenze zu NRW bis zur Schleuse Landesbergen
2. Zweiter Einsatzabschnitt von Landesbergen bis zur Schleuse bei Drakenburg
3. Dritter Einsatzabschnitt von der Schleuse bei Drakenburg bis zur Landkreisgrenze nach Verden

Weiterhin muss in jedem Einsatzabschnitt eine entsprechende Möglichkeit zum Einbringen der Boote über eine Slipanlage vorhanden sein. Wichtig ist, dass die Zugänge hergerichtet, entsprechend unterhalten und zu jeder Zeit zugänglich sind. Die Fachleute bei der Bereisung waren sich darüber einig, dass Slipanlage und Bootsstationierung in einem engen räumlichen Verhältnis stehen sollten.

Die Einsatzleitung für die Einsätze liegt nach dem niedersächsischen Brandschutzgesetz bei der Feuerwehr.

Welche Ausstattung nun erforderlich ist, ergibt sich aus der Festlegung der Risikokategorie der Weser. Die Verordnung über die Organisation, Mindeststärke und Ausrüstung der öffentlichen Feuerwehren (Feuerwehr – Organisationsverordnung- FwOV (GVBl. Nr. 30 vom 23. Dezember 2013, Seite 693) des Bundeslandes Hessen legt die Wassergefahren in drei Risikokategorien fest.

Wie aus der nachfolgenden Tabelle deutlich wird, ist die Weser in der Risikokategorie W 3 einzuschätzen. Hierbei muss als erste Einsatzmaßnahme ein LF 10 mit einem MZB zur Verfügung stehen. Die Stufe eins entspricht der in den Kommunen festgelegten Hilfsfrist 1 (Ca. 10 Minuten), die Stufe zwei der Hilfsfrist 2 (ca. 15 Minuten), die in den festgelegten Schutzzielen beschlossen worden sind.

Daraus wird deutlich, dass nur die Feuerwehr ein so dichtes Netz mit den entsprechenden Fahrzeugen, Geräten und Personal zur Verfügung stellen kann, was auch der Grund der Übertragung der Wassergefahren durch das NBrandSchG auf die Feuerwehren ist.

Wassernotfälle				
	Kennzeichnende Merkmale	Stufe 1	Stufe 2	Stufe 3
W 1	- Keine nennenswerten Gewässer vorhanden - kleinere Bäche	TSF oder TSF-W	LF 10	Zusätzlich ist innerhalb jedes Landkreises und jeder kreisfreien Gemeinde der Einsatz nachfolgender Fahrzeuge i.d.R. innerhalb von 30 Minuten sicherzustellen: ELW 2, RW
W 2	- Größere Weiher, Badeseen - Flüsse oder Seen ohne gewerbliche Schifffahrt	LF 10 RTB oder MZB	HLF 20	
W 3	- Flüsse oder Seen mit gewerblicher Schifffahrt - Zugewiesene Einsatzbereiche auf Bundeswasserstraßen - Flusshäfen oder Hafenanlagen	LF 10 MZB	HLF 20 mit MaZE	

Abbildung 34: Übersicht Risikokategorien bei der Gefahrenart Wassernotfälle

5.2. Einsatzabschnitte

Wie bereits beschrieben, sollte der Bereich der Weser in drei Einsatzabschnitte unterteilt werden. Ein Einsatzboot, welches zuerst durch eine Schleuse muss, verliert zu viel Zeit. Der Transport der Boote auf der Straße ebenfalls. Weiterhin können die Boote nicht an jeder Stelle der Weser zu Wasser gehen. Insofern muss der schnelle Zugang des Bootes zum Wasser über eine Slipanlage erfolgen, um anschließend so schnell wie möglich an die Einsatz- und Gefahrenstelle zu kommen.

5.3. Sollausrüstung

Die Verordnung über die Organisation, Mindeststärke und Ausrüstung der öffentlichen Feuerwehren (Feuerwehr Organisationsverordnung – FwOV) (GVBl. Nr. 30 vom 23. Dezember 2013, Seite 693) teilt die Wassernotfälle in drei Risikokategorien ein. Die Risikokategorie drei, die für die Weser anzuwenden ist, hat als kennzeichnende Merkmale

- Flüsse oder Seen mit gewerblicher Schifffahrt
- Zugewiesene Einsatzbereiche auf Bundeswasserstraßen
- Flusshäfen oder Hafenanlagen.

Da diese kennzeichnenden Merkmale für die Weser anzuwenden sind, wird diese also in die Risikokategorie drei eingeteilt.

Die in den vorgenannten Verordnungen genannte Ausstattung für die Kategorie drei macht den Einsatz eines Mehrzweckbootes (gemäß DIN 14961 2013-04 Boote für die Feuerwehr) erforderlich. Hinzu kommt, dass das Boot mit einem entsprechenden Trailer und Fahrzeug zur Slipanlage gefahren werden muss. Neben dem MZB, dem Trailer und dem Zugfahrzeug sind natürlich weitere Ausstattungsmerkmale für die persönliche Schutzausrüstung, leistungsstarke Tauchpumpen, etc., erforderlich. Hier möchte der Verfasser auf das umfangreiche Informationsmaterial der Feuerwehrnfallkasse Niedersachsen- Downloads – Sicherer Einsatz an und auf dem Gewässer- verweisen.



Abbildung 35: Mehrzweckboot mit Trailer

Für die drei Teilbereiche der Weser empfiehlt der Verfasser folgende Fahrzeuge, zu einem Fach Zug „Wassergefahren“ zusammenzuführen:

1. ELW 1
2. HLF 10/HLF 20
3. GW L 2 mit Bootskomponente und MZB auf Trailer
4. RW

Grundsätzlich sollte bei den Fahrzeugen auf vorhandene Einsatzfahrzeuge des Landkreises bzw. der Kommunen zurückgegriffen werden.

Innerhalb der Kommunen mit einem RTB 2 sollte der Fach Zug folgende Fahrzeugkomponenten zusammenführen:

1. ELW 1
2. HLF 10/HLF 20
3. GW L 2 mit RTB auf Trailer



Abbildung 36: RTB 2 mit Bugklappe

Als Ergänzungskomponenten sind die DLRG und das THW mit ihrer vorhandenen Ausstattung in dem Konzept mit einzubinden. Es muss aber herausgestellt werden, dass beide Organisationen nicht die Verpflichtung zur Vorhaltung entsprechender Ausstattungen im LK Nienburg haben. Auch können beide Einheiten im Zuge des Katastrophenschutzes abgezogen werden, um z. B. bei einer Hochwassersituation in Bayern tätig zu werden. Ab dem Moment stehen dann die Ausstattungsmerkmale beider Einheiten nicht mehr in Gänze zur Verfügung.

6. Maßnahmen

Für die Weser ist eine adäquate Ausstattung bei den Feuerwehren der Städte und Gemeinden im Landkreis Nienburg erforderlich. Das Gefahrenabwehrkonzept ist auf die möglichen Gefahren und den Einsatzszenarien aufgebaut.

Grundsätzlich ist mit den zukünftigen Booten die Grundabsicherung auf der Weser gegeben.

Maßnahmen ab 2018

1. Aufbau einer Ordnungsstruktur „Gefahrenabwehrkonzept Weser“ mit Zuteilung der Standorte der Boote mit Trailer.
2. Ausbildung ausreichender Einsatzkräfte mit Bootsführerschein.
3. Anschaffung ausreichender Schutzkleidung für die Einsatzkräfte für Einsätze an bzw. auf dem Wasser nach FUK Vorgaben.
4. Ausschreibung für die drei Mehrzweckboote nach DIN 14961 2013-04 Boote für die Feuerwehr.

Maßnahmen ab 2019:

1. Auslieferung der drei MZB nach DIN 14961 2013-04 – Boote für die Feuerwehr.
2. Ausschreibung von 3 RTB 2 Booten mit Trailer nach DIN 14961 2013-04 Boote für die Feuerwehr.
3. Ausbildung ausreichender Einsatzkräfte mit Bootsführerschein.
4. Anschaffung ausreichender Schutzkleidung für die Einsatzkräfte für Einsätze an bzw. auf dem Wasser nach FUK Vorgaben.

7. Zusammenfassung

Auf der Grundlage des Auftrages des Landkreises Nienburg wurde ein Gefahrenabwehrkonzept erarbeitet, das die erforderliche personelle und sachliche Ausstattung der Feuerwehr für die nächsten 5 bis 10 Jahre beschreibt.

Die Rechtsgrundlagen für die nichtpolizeiliche Gefahrenabwehr in Niedersachsen geben nur generalisierte Hinweise darauf, inwieweit die Feuerwehr ausgestaltet sein muss.

Zur Klärung der Anforderungen für das Gefahrenabwehrkonzept wurde zunächst mit der Wasserschutzpolizei, der Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes in Verden, der Kreisfeuerwehr des Landkreises Nienburg und dem Verfasser eine Befahrung der Weser zur Aufnahme der erforderlichen Daten durchgeführt. Bei dieser Befahrung wurden dann auch die entsprechenden Fachgespräche geführt.

Nach der Befahrung hat der Verfasser eine entsprechende Frageliste an die beteiligten Behörden versandt, die dann in das Gefahrenabwehrkonzept eingeflossen sind.

Ausgehend von einem im Bundesland Hessen vorgegebenen Schema wurden aus Gefahrenart Wassernotfälle die im Landkreis Nienburg zur Gefahrenabwehr erforderlichen taktischen Einheiten – bestehend aus Mannschaft und Gerät – abgeleitet.

Wenn die vorgeschlagenen Maßnahmen dieses als Gefahrenabwehrkonzept erstellten Gutachtens umgesetzt werden, ist für die nächsten 5 bis 10 Jahre eine den örtlichen Verhältnissen entsprechende leistungsfähige Feuerwehr aufgestellt und ausgerüstet.

Im Zuge der künftigen Beurteilung der Gefahrenabwehr „Weser“ ist im Jahr 2023 der Gefahrenabwehrplan zu überprüfen.

Saterland im August 2017

Manfred Fennen, Master of Engineering

Fire Protection Engineer

Anlagen (mehrere Anlagen)