

Jahrhundert-Hochwasser 2013

Jahrhundert-Hochwasser 2013
 Nutzfahrzeuge von Mercedes-Benz im extremen Hochwassereinsatz
 Mercedes-Benz Unimog ist zugeschnitten für den Katastropheneinsatz Mercedes-Benz Atego bietet vielfache Basis für Feuerwehrfahrzeuge Sprinter als Krankenwagen oder Einsatzleitzentrale für Hilfskräfte Zivile Lkw und Omnibusse als Verstärkung in der Notfall-Logistikkette Stuttgart/ Großraum Magdeburg - Das Jahrhundert-Hochwasser im Sommer 2013 hat im Bereich der bayerischen Donau und der ostdeutschen Elbe und großen Nebenflüssen, sowie den benachbarten Ländern Tschechien und Österreich mit noch nie gemessenen Pegelständen die Menschen und die Natur heimgesucht. Innerhalb von Stunden wurden Wohnhäuser, Schulen, Industriebetriebe und landwirtschaftliche Anwesen von der Hochwasserkatastrophe betroffen. Wohl wurden Deiche verbessert, dennoch gibt es bei der reißenden Urgewalt eines Hochwassers keinen hundertprozentigen Schutz. Die bis zu 40 Kilometer lange Scheitelwelle des Elbehochwassers hat einen noch nie gesehenen ungeheuren Druck auf die Deiche ausgeübt, der manche Deiche absackern oder brechen ließ (Bild-Nr. 13C429-69 zeigt den überhöhten Stand der Saale in Berneburg). Die Stunde der professionellen und freiwilligen Helfer ist gekommen (Bild-Nr. 13C429-67 zeigt den Kampf des THW-OV Balve gegen die Flut bei Jerichow bei Fischbeck), wenn kurz vor Erreichen des Maximalpegels die Deiche noch mal mit einer Schicht Sandsäcke geschützt werden, während des Durchrauschens der Flutwelle gesichert werden, bei Durchbruch die verbliebenen Menschen und Tiere aus dem Notstandgebiet gerettet werden und schlussendlich nach Ende der Katastrophe die verschlammten Straßen und Wohnungen gereinigt und der Schutt entsorgt werden wird. Ähnliche Bilder kennt man auch vom Wiederaufbau von Infrastruktur bei extremem Schneebruch bis zu Einsätzen bei Erdbeben und Hochwasser in Japan oder New Orleans. Und diese Katastrophenbewältigung geht in jeder beschriebenen Phase nicht ohne Nutzfahrzeug, das haben die abertausenden von betroffenen Menschen erlebt, die an den Brennpunkten geholfen haben, um die Folgen des Hochwassers zu mildern. Das Konzept Unimog: Weitermachen, wo andere aufhören müssen
 Unter allen Arten von Nutzfahrzeugen ist natürlich der Unimog, kraft seiner Konstruktion und Auslegung, das prädestinierte und bewährte Fahrzeug für alle Hilfeinsätze. Gerade im Hochwassereinsatz zieht der Unimog seine Karten: Die Zufahrtswege zu den Deichen sind oftmals viel zu schmal für größere Lkw, besonders im Begegnungsverkehr bei überfluteten Feldwegen. Zudem verformen schwere Fahrzeuge die aufgeschwemmte Deichbasis und können diese zum Kollaps führen. Der Unimog hingegen kann mit seiner kompakten Ausführung vor den Deichen wenden und auf dem weichen Grund fahren, ohne den Bodendruck zu erhöhen. Deswegen hat der Innenminister von Mecklenburg-Vorpommern, Lorenz Caffier, erst im September 2012 für das Landesamt für zentrale Aufgaben und Technik der Polizei, Brand- und Katastrophenschutz (abgekürzt LPBK) in Schwerin insgesamt sechs neue Unimog UHN 4000 in der Farbe des Bevölkerungsschutzes Elfenbein übernommen (Bild-Nr. 13C429-57). Der Einsatzschwerpunkt der hochgeländegängigen Unimog U 4000 ist die Abwehr und die Bekämpfung der Auswirkungen von Sturmfluten/ Sturmhochwasser und Folgen von zunehmenden Extremwetterlagen und Orkanverwüstungen, wie im Sommer 2013. Wo selbst Allrad-Lkw an ihre Grenzen stoßen, muss ein ganz anderer Typ von Arbeits- und Zugmaschine her, nämlich der Unimog. Der Mercedes-Benz Unimog ist eine Fahrzeuggattung für sich, er bietet Möglichkeiten, die weltweit kein anderes Fahrzeug bietet. Der Unimog ist flexibler als andere, mit An- und Aufbaukäufen vorne, in der Mitte und hinten. Der Unimog ist geländegängiger als andere und gleichzeitig hat er Schnellfahreigenschaften, mit denen er auf der Straße höchstes Transporttempo vorlegt. Der Unimog ist der kompromisslose Profi, überlegen in jeder Situation und auf jedem Terrain - etwa im Waldbrand-, Katastrophen- und Hochwasser-Einsatz. Unimog - Geräteträger mit Multifunktionsausstattung für den Katastrophenschutz
 Der hochmobile Geräteträger Unimog UHN für den Katastrophenschutz in Mecklenburg-Vorpommern wurde auf der bewährten Basis des hochgeländegängigen Unimog mit 3-sitziger Kabine und Pritsche mit einem Radstand von 3250 mm mit Kombination verschiedenster Anbaugeräte gebaut. Der Geräteträger ist ausgestattet mit einem hydraulischem Ladekran, mit Kranseilwinde und Hubschnecke, ausfahrbaren Stützen nach vorne und nach hinten zuzüglich einer Bergstütze. Der Frontlader kann auch mit einer Staplergabel ausgestattet werden. Hilfsorganisationen entscheiden sich für den hochgeländegängigen Mercedes-Benz Unimog, da dieses Fahrzeug neben den aufgezählten Zusatz- und Arbeitsgeräten zudem als Zugmaschine für diverse Ausrüstungs- und Bootsanhänger eingesetzt werden kann und dabei drei Mannschaften mit ihrer persönlichen Ausrüstung Platz bietet. Der ganz entscheidende Vorteil des Unimog UHN ist aber die altbewährte Unimog-Tugend, nämlich als schnelllaufende Zug- und Arbeitsmaschine über die Autobahn schnellstens den Einsatzraum zu erreichen, um dann im Einsatzgebiet in schwierigem Gelände und auf überfluteten Straßen hochgeländegängig seinen Auftrag zu erfüllen. Mit der Arbeitsgeräteausrüstung ist der Unimog UHN-Geräteträger in der Lage, folgendes Einsatzprofil für den Katastrophen- und Hochwasserschutz zu erbringen:
 Hochgeländegängiges Spezialfahrzeug, welches als Zug- und Arbeitsmaschine verwendet wird. Fahrfähigkeit abseits befestigter Wege. Das Träger-Kraftfahrzeug dient u.a. zum Materialtransport von technischen Einsatzmitteln, Stückgut (Sandsäcken) und Schüttgut. Der Unimog UHN-Geräteträger ist so ausgestaltet, dass er auch als Zugfahrzeug zum Transport von Einsatzmitteln (Tiefeladeanhänger, Brückenteile, Aggregateanhänger, mobile Lichtmastanlage usw.) dient. Bergen von Personen und Tieren in Not, Fahrzeugen und Gerätschaften von Bürgern, aber auch von eigenen Kräften und Fahrzeugen zur Eigenbergung. Wadfähigkeit von 1200 mm Höhe, wie sie z. B. jetzt bei den Hochwasserereignissen an Donau und Elbe oder bei Sturmfluten an Nord- oder Ostsee erforderlich ist. Der Unimog ist wegen seines regulierbaren Reifendruckes in der Lage, auch einen nassen Strand zu befahren. Räumen bzw. Schieben von Hindernissen, Beseitigung von herabgestürzten Bäumen, Anlegen von Bedarfswegen, Abtragen, Bewegen und Ablagern von Schüttgut und gewachsenem Erdreich. Bei möglichen Schneekatastrophen oder Erdrutschen lassen sich mit dem Frontlader die Verkehrswege wieder freiräumen, bzw. verschüttete Fahrzeuge mit dem Kran bergen. Bei dem jetzt aktuellen Jahrhundert-Hochwasser lassen sich mit dem Frontlader Schutzdeiche anlegen, bzw. mit der Staplergabel Sacksäcke verbringen. Bei Havarien von Fahrzeugen mit erdkontaminierenden Flüssigkeiten (Ölunfall) lässt sich mit diesem Gerät auch eine Erstmaßnahme zum Schutz des Grundwassers einleiten. Mit dem Kran Heben bzw. Senken der Mehrzweck- und Katastrophen-Schutzboote, auch in tieferliegende Hafenbecken. Be- und Entladen von Schienen und Schwellen bzw. Anhänger von Stammholz, Be- und Entladen von Einsatzmaterial - auch Schüttgut, Be- und Entladevorgänge von ausgefallenen Kraftfahrzeugen. Abfangen von Treibgut, welches durchweichte Deiche beschädigen könnte. Unimog-Baureihen 2013 runderneuert: Unimog U 4023 und U 5023
 Umweltfreundlicher und effizienter, dabei genauso geländegängig wie die Vorgänger und noch robuster - also rundum verbessert - sind jetzt die hochgeländegängigen Unimog unterwegs und zwar mit den neuen Bezeichnungen U 4023 und U 5023 als Nachfolger der U 4000 und U 5000. Zum Einsatz kommt der neue drehmomentstarke BlueEfficiency Power BlueTec 6-Motor, ein Vierzylinder mit jetzt 170 kW (230 PS) und einem Drehmoment von 900 Nm. Das Unimog-Getriebe wurde optimiert und leistungsgesteigert, so dass die Schaltzeiten jetzt bei gleichzeitiger Erhöhung der Lebensdauer kürzer sind. Die Getriebebedienung erfolgt zukünftig über den Lenkstockhebel an der Lenksäule, welcher auch die Schnellreversierfunktion EQR (electronic quick reverse) beinhaltet. Wie bisher stehen acht Vorwärts- und sechs Rückwärtsgänge zur Verfügung, optional auch eine Geländegruppe für Offroadeinsätze im Geschwindigkeitsbereich von 2,5 bis 35 km/h. Der wesentliche Unterschied zwischen den beiden Typen liegt in den Achsen und im Rahmen und damit den Achslasten und dem Gesamtgewicht, beim U 4023 beträgt es maximal 10,3 Tonnen, beim U 5023 sind es maximal 14,5 Tonnen. Bewährtes Kurzhauber-Fahrerhaus grundlegend überarbeitet
 Dieses Fahrerhaus ist ein Klassiker - es prägt das Erscheinungsbild des Unimog, heute als Baureihe der hochgeländegängigen Unimog - seit dem Jahre 1974. Für die Entwicklungsingenieure hieß es, unter dieser Kabine die Euro-VI-Technik unterzubringen. Es gelang, indem der Motor um einen Meter nach hinten unter das Fahrerhaus versetzt wurde und nun das Herzstück des neuen Konzeptes bildet. Das neue Fahrerhaus wurde im Vergleich zum Vorgänger um 120 Millimeter verlängert und geringfügig erhöht. Im Interieur profitiert der neue Unimog von der neuen Ausstattung: Multifunktionslenkrad, verstellbare Lenksäule, Multifunktionsstasten, Kombiinstrument mit großem Display sowie neues verstärktes Heizungs- und Lüftungssystem sorgen für optimale Bedingungen für den Fahrer. Die Reifendruckregelanlage "Tirecontrol Plus" wurde neu konzipiert, damit kann nun der für den jeweiligen Einsatz passende vorkonfigurierte Reifendruck einfach und komfortabel im Display über die Auswahl der Programme eingestellt werden. Vorgegeben sind die Modi "Straße", "Sand" und "Schlechtweg". Außen zeigen der dynamisch gestaltete Kühlergrill und die neuen Stoßfänger mit modernen Leuchten auf den ersten Blick, dass hier eine neue Unimog-Generation im Einsatz ist. Völlig neu gestaltet wurde auch der Aufstieg zum Fahrerhaus mit einem komfortablen und sicheren, je nach Kundenwunsch zwei- oder dreistufigen Aufstieg. Die veränderte Lage des Motors ermöglicht jetzt auch den direkten

Geräteantrieb vom Motor, somit ist der Antrieb von Geräten unabhängig von der Fahrt im Gegensatz zum - weiterhin vorgehaltenen - Antrieb vom Getriebe möglich.
Rahmen extrem verwindbar
Ihre im Wettbewerbsvergleich konkurrenzlos hohe Geländetauglichkeit verdanken die Unimog der Reihe UHN unter anderem ihrem Rahmenkonzept. Eine extreme Verwindungsfähigkeit bildet eine der Voraussetzungen, dass sich ein Radfahrzeug überhaupt noch in einem Gelände fortbewegen kann, das bestenfalls von Kettenfahrzeugen zu bezwingen ist. Wesentliche Voraussetzung der Verwindungsfähigkeit ist die Dreipunktlagerung von Motor, Getriebe, Fahrerhaus und Aufbau. Sichtbar wird diese Spezialität im Gelände, wenn sich Aufbau oder Gerät deutlich gegenüber dem Fahrerhaus verschränken.
Der hochgeländegängige Unimog ist unschlagbar im Gelände,
Das große Plus des hochgeländegängigen Unimog, seine optimalen Fahreigenschaften in schwerem Gelände, blieb unangetastet, in einzelnen Punkten wurden die Stärken weiter ausgebaut. Auf Grund der neuen Mittelmotorlage liegt die Rahmenkröpfung nun weiter hinten, insgesamt ist damit ein niedrigerer Fahrzeugschwerpunkt bei gleichzeitig hoher Bodenfreiheit erreicht, was unter anderem die Fahreigenschaften im Offroad-Einsatz verbessert.
Dass der Rahmen dieser Unimog geschweißt ist, einschließlich der Rohrquerträger, garantiert die extrem gute Verwindung von bis zu 600 Millimetern bei der Fahrt im Gelände. Die Achsverschränkung von bis zu 30 Grad macht die Schubrohrtechnik in Verbindung mit den Schraubenfedern möglich, indem sie die Achsen über Schubrohr und Schubkugel am Getriebe anbindet. Portalachsen, der niedrige Fahrzeugschwerpunkt und extrem günstige Werte bei Böschungswinkel (vorn 44 Grad, hinten 51 Grad), Rampenwinkel (34 Grad) und der Steigfähigkeit (45 Grad) - das macht den hochgeländegängigen Unimog komplett, dazu kommt die Wadfähigkeit von maximal 1200 Millimetern und ein seitlicher Neigungswinkel von 38 Grad.
Die Fahrt in Extremsituationen mit zugeschaltetem Allradantrieb wird unterstützt von den zuschaltbaren Differenzialsperren und der Reifendruckregelanlage, die in Verbindung mit der Druckluftanlage des Fahrzeugs ganz nach Bedarf den Luftdruck der Reifen senkt oder erhöht.
Unimog-Fahrzeuge haben ein langes Leben, sie sind robust und zuverlässig. Der komplett geschweißte Rahmen oder die gekapselten Fahrwerksteile stehen für den Anspruch, höchste Belastungen aufzunehmen. Die Achsen sind verstärkt, alle wichtigen Aggregate sind geschützt oder liegen im geschützten Bereich - das ist wichtig für Wasser- und Geröllfeld-Durchfahrten.
Extremsätze im Elbehochwasser und auf der ganzen Welt
Ihre Haupteinsatzgebiete finden die Modelle dieser Unimog-Baureihe, neben der vorgestellten Einsatzbreite bei den Katastrophenschutzbehörden, auch bei den Länder- und Bundes-Polizeibehörden, sowie bei der Feuerwehr besonders bei der Bekämpfung von Waldbränden, im Katastrophenschutz beim technischen Hilfswerk THW, als Fahrgestelle für Expeditionsfahrzeuge und als Arbeits- und Transportfahrzeuge z.B. für Energie- und Verkehrsunternehmen für Service- und Wartungsarbeiten an schwer zugänglichen Orten.
All das macht deutlich, warum der hochgeländegängige Unimog einen solch hervorragenden Ruf auf der ganzen Welt genießt. Extremsätze im Gelände, bei der Waldbrandbekämpfung, im Katastrophenschutz, bei Kraneinsätzen, im Pipelinebau, bei Expeditionen, der Bergung von Menschen und Maschinen und nicht zuletzt auch im Personentransport - überall, wo die Straßen in schlechte Wege und freies Gelände übergehen, haben die Unimog U 4023 und U 5023 ihr angestammtes Terrain.
Geht es um Wartung, Diagnose oder Reparatur, ist beim Unimog ebenfalls für alles gesorgt. Denn in über 650 Service-Stützpunkten in mehr als 130 Ländern nehmen sich kompetente Unimog-Partner des Fahrzeugs an, spezielle Service-Angebote und Finanzdienstleistungen runden das Gesamtpaket ab. Wichtig für Unimog-Einsätze beim Katastrophenschutz ist die Werkstattqualität mit 24-Stunden-Bereitschaften und der schnelle Ersatzteilservice, der benötigte Ersatzteile in jeden Winkel des Landes (und bei ausländischen Hilfeinsätzen in alle Welt) bringt.
Auf der Daimler-Medienseite im Internet (www.media.daimler.com) wird eine große Auswahl an Einsatzfotos angeboten, Schlagwort: "Hochwasser". Die angebotenen Bilder zeigen verschiedenste Anwendungen des Unimog aus den Einsatzgebieten. Beim Elbehochwasser waren THW-Unimog als Beleuchtungs-Lkw und Pritschenwagen für Generatorenbetankung z.B. bei der Sicherung des Magedeburger Umspannwerkes Rothensee unterwegs (Bild-Nr. 13C641-35), Feuerwehr-Unimog in den verschiedensten Ausführungen z.B. in den Innenstädten von Berneburg (Bild-Nr. 13C641-05), überschwemmter Plattenbau-Siedlung in Magdeburg-Cracau (Bild-Nr. 13C641-63), Helferttransport im Ölhafen Magdeburg (Bild-Nr. 13C641-35) und (Bild-Nr. 13C641-41), oder am überschwemmten Ufer von Tangermünde (Bild-Nr. 13C641-53), als Polizei-Unimog als Tieflade-Zugmaschine mit Schaufel und Kran. Zahlreich waren Bundeswehr-Unimog zum Sandsacktransport an den durchschnittenen Deichnaben von Aken (Bild-Nr. 13C641-10), Umspannwerk Rothensee (Bild-Nr. 13C641-33), Pechau (Bild-Nr. 13C641-13) bzw. Befüllung für Hubschrauber-Transport mit Big-Packs (Bild-Nr. 13C641-20) eingesetzt. Der Bagger-Aufbau des U 5000 des Sachsener Kampfmittelbeseitigungsdienstes stand bereit, um aufgeschwemmte Bomben zu neutralisieren (Bild-Nr. 13C641-40). Die aktuell beschafften Unimog des Mecklenburg-Vorpommerischen Katastrophenschutzes (Bild-Nr. 13C429-57), konnten zum ersten Mal zwischen Wittenberge und Dömitz zeigen, was sie zu leisten vermögen. Bei Beutenburg diente er als Zugmaschine für den Generator.
Mercedes-Benz Atego bietet vielfache Basis für Feuerwehrfahrzeuge im Hochwassereinsatz
Bei dem aktuellen Jahrhundert-Hochwasser wurden die Standardfeuerwehrfahrzeuge meist zu Abpumparbeiten eingesetzt, aber durch Hochwasser kann es durch Kurzschlüsse auch zu Bränden kommen. Löschgruppenfahrzeuge auf Atego-Basis - und oft auch noch auf der des Vorgängers "Mercedes-Benz LK" - sind die "Arbeitstiere" der Feuerwehren.
Sie werden in verschiedenen Größen und Ausstattungen vorrangig in den Klassen von 7,5 bis 15 Tonnen zulässiger Gesamtmasse nachgefragt. Dieses mittlere Segment deckt im Programm der Feuerwehrfahrzeuge von Mercedes-Benz der Atego ab. Ob als Staffellöschfahrzeug StLF 10/6 auf dem Atego 818 mit serienmäßiger Doppelkabine und Straßenantrieb oder als Hilfeleistungs-Löschgruppenfahrzeug HLF 20/16 auf einem Atego 1529 AF mit Allradantrieb - für alle normgerechten Löschfahrzeuge findet sich ein entsprechendes Basisfahrgestell aus der bewährten Atego-Baureihe. Alle Atego Feuerwehr-Baumuster verfügen serienmäßig über ein leichtgängiges 6-Gang-Getriebe und können wahlweise mit einer Tolligent Schaltautomatik oder mit einem Automatikgetriebe von Allison geliefert werden. Auch auch für Drehleitern, Rüst- und Gerätewagen ist der Atego eine ideale Basis.
Das Hilfeleistungs-Löschgruppenfahrzeug HLF 10/6 basiert auf einem Atego 1126 AF (188 kW/256 PS) mit 3860 Millimeter Radstand, Allradantrieb, Einzelbereifung und Differenzialsperren an Vorder- und Hinterachse. Der 12-Tonner mit Schaltgetriebe ist aufgrund einer modifizierten Abgasanlage geeignet für eine "Wasserdurchfahrtsfähigkeit" bis zu 80 Zentimeter Wassertiefe, wie sie im Norm-Entwurf der E DIN 14502-2: 2009-07 gefordert wird. Alle Bremszylinder und -Ventile sind als wasserdichte Ausführung ausgeführt.
Der Fahrer- und Mannschaftsraum bietet einer Löschgruppe (1+8) Platz und bildet eine bauliche Einheit. Dahinter schließt sich der Geräteaufbau aus Aluminium-Paneelen an, ein Löschwasserbehälter aus GFK mit 1200 Litern Inhalt ist darin integriert. Im Heck befindet sich die vom Fahrzeugmotor angetriebene Feuerlöschkreislumpumpe mit einer Nennleistung von 1000 l/min bei 10 bar. Die Beladung für Lösch- und Hilfeleistungseinsätze umfasst u. a. eine tief gelagerte Tragkraftspritze, hydraulisches Rettungsgerät, Schwelleraufsätze, Drucklüfter und einen Wasserausger. Eine Umfeldbeleuchtung mit Leuchtstoffröhren und ein Lichtmast mit vier Xenon-Scheinwerfern sorgen bei nächtlichen Einsätzen für Helligkeit.
Eine Nummer größer ist das Hilfeleistungs-Löschgruppenfahrzeug HLF 20/16 auf dem Atego 1629 AF (210 kW/286 PS) mit einem Radstand von 4160 Millimetern, Allradantrieb und Differenzialsperren an beiden Achsen. Der 16-Tonner verfügt über ein Allison-Automatikgetriebe. Die Mannschaftskabine bietet neun Einsatzkräften Platz, zwei davon können sich bereits während der Anfahrt mit Atemschutzgeräten ausrüsten. Die im Heck eingebaute Schlingmann-Pumpe leistet 2000 Liter pro Minute bei 10 bar.
Für Nachschubzwecke und eher selten benötigte Einsatzmittel setzen Feuerwehren bevorzugt Gerätewagen für die Logistik ein, die in zwei Größenklassen genormt sind. Der GW-L2 auf einem Atego 1429 AF mit Allradantrieb, Tolligent-Schaltautomatik und einem Radstand von 4360 Millimetern repräsentiert die größere Variante. Der 14-Tonner verfügt über eine Doppelkabine für eine Staffebesatzung (1+5). Direkt dahinter ist ein Geräteaufbau angeordnet, der die feste Beladung des Fahrzeugs aufnimmt. Der anschließende Pritschenaufbau mit einer 3,45 Meter langen Ladefläche dient vorrangig dem Transport von bis zu acht Rollwagen. Diese werden über eine hydraulische Ladebordwand mit einer Tragfähigkeit von 1500 Kilogramm be- und entladen.
Die angebotenen Bilder zeigen den Atego - bzw. das Vorgängermodell Mercedes-Benz LK - Im Einsatz am Deich von Pechau (Bild-Nr. 13C641-15), in der besonders gefährdeten Zollstrasse von Magdeburg (Bild-Nr. 13C641-25) + (Bild-Nr. 13C641-26), und beim Abpumpen eines einsturzgefährdeten Hauses in Schönbeck (Bild-Nr. 13C641-29). In Jerichow bei Fischbeck sorgte ein Feuerwehr-Atego dafür, daß die eingedeichte Seite des ersten Hauses halbwegs trocken blieb (Bild-Nr. 13C641-66), während auf der Außenseite des Grundstückes die THW-Helfer fast im offenen Meer kämpften (Bild-Nr. 13C641-67).
Mercedes-Benz Atego, Axor und Actros, in Zukunft auch der neue Arocs, sind auch bei anderen Blaulicht- und Hilfsorganisationen wie THW, Bundespolizei und den Rettungsverbänden Rotes Kreuz, Johanniter und Malteser im Einsatz. Die THW-Kräfte des OV Balve im Wassereinsatz von Jerichow bei Fischbeck hielten ihren Konvoi mit Mercedes-Benz Axor-Rüstwagen unweit der offenen Wasserflanke vor (Bild-Nr. 13C641-68).
Ein interessante Anwendung eines Actros der Bundespolizei (Bild-Nr. 13C641-48) war beim Kampf um die Sicherung des Umspannwerkes Rothensee im Einsatz. Da das Wasser auf dem Fahrdamm rasend schnell stieg, blieben ab und zu kleinere Einsatzfahrzeuge stecken oder konnten sich auf eine höhere Straßeninsel retten. Dann rückte der Actros mit einem Tiefladeanhänger aus, um diese Vans aufzunehmen und auf das sichere Land zu transportieren. Zudem sind diese Bundespolizei-Actros mit einem schweren Kran ausgestattet, der auch mit einem Personenkorb zur Umfeldbeobachtung bei Hubschrauberoperationen oder eben Hochwasserbeobachtung genutzt werden kann. Die Pumpen bei der Sicherung des elektrischen Umspannwerkes wurden von schweren THW-Actros bewegt (Bild-Nr. 13C641-45).
Bei Bitterfeld-Wolfen drückte das Hochwasser des Flusses Mulde in den ehemaligen Tagebau "Seelhauser See". Der ist vollgelaufen und liegt sieben Meter höher als die Goitzsche. Brechen dort die Dämme, läuft die Goitzsche schlagartig über - und das noch tiefer gelegene Bitterfeld wie nach einer Tsunami voll. Neben

zwei Deichsprengungen wird mit Hochdruckpumpen versucht, den Druck von den Deichen zu nehmen. Das THW pumpt über 110 000 Liter pro Minute aus der Goitzsche in die Mulde zurück. Dazu ist ein beträchtlicher Fuhrpark aus THW-Lkw notwendig (Bild-Nr. 13C641-64). Da die Deiche zwischen den Seen zur Überprüfung der Durchlässigkeit nur durch Boote der THW-Wassergefahr erreicht werden konnten stand im Krisenzentrum Bitterfeld-Wolfen auf Abruf ein dreiaxiger THW-Actros mit Kran und Bootsanhänger bereit (Bild-Nr. 13C641-65). Mercedes-Benz Transporter als Rettungswagen oder Einsatzleitzentrale Entlang der Elbe- oder Donau-Hochwasserwelle waren bei allen Blaulichtorganisationen Transporter des Typs Vito und Sprinter in den verschiedensten Ausführungen im Einsatz. Im Sprinter als Einsatzleitwagen für Feuerwehr, THW und Polizei Im Sprinter-Angebot von Mercedes-Benz verfügbar ist die Ausführung mit Tiefrahmen. Diese Variante ist prinzipiell bereits von Wohnmobilen her bekannt und wird für Rettungswagen mit Kofferaufbau direkt von Mercedes-Benz angeboten. Wesentlicher Vorteil eines Tiefrahmens ist die geringere Einstiegshöhe in den Patientenraum. Ergonomische Vorteile werden durch die geringeren Tritthöhen beim seitlichen Einstieg in den Patientenraum und bei der Entnahme der Krankentrage oder eines Tragestuhls erzielt. Unterstützt werden diese Maßnahmen zusätzlich durch eine luftgefederte Hinterachse. Sie sorgt für einen verbesserten Fahrkomfort, der vor allem den Patienten zugute kommt, aber auch dem täglich oft viele Stunden im Fahrzeug arbeitenden Rettungsdienstpersonal Entlastung verschafft. Eine Schrankkombination enthält ein Medikamentenfach, Thermo- und Kompressor-Kühlschublade sowie Schubladenschrank. In einem weiteren Schrankfach ist Platz für den Notfallkoffer oder -rucksack. Sprinter als Einsatzleitwagen für Feuerwehr, THW und Polizei Führungsstärke beweist der Transporter Mercedes-Benz Sprinter, wenn es um eine mobile Basis für die Einsatzleitung geht. Das reichhaltige Programm des Sprinter mit Kombivarianten und Kastenwagen in verschiedenen Radständen und mit unterschiedlichen Dachhöhen bietet für jede Anforderung in der Größenklasse von 3,5 bis 5 Tonnen zulässiger Gesamtmasse eine Lösung. Auf Wunsch ist der Sprinter auch mit Allradantrieb lieferbar. Der Besprechungsraum wurde mit zwei 2er-Sitzbänken ausgerüstet, ein Arbeitstisch mit zwei Schubladen für die Laptop-Unterbringung dient der Führungsarbeit. Weiter sind im Funkraum zwei Kommunikationsarbeitsplätze vorhanden, um über Funk und Telefon sowohl den Kontakt zu den Abschnittsleitern an der Einsatzstelle als auch "nach draußen" sicherzustellen. Ein pneumatisch ausfahrbarer Funkantennenmast und eine automatische Satellitenanlage auf dem von innen verstärkten Fahrzeugdach sorgen für die notwendigen Verbindungen. An der rechten Fahrzeugseite ist eine Markise (4 m x 2,5 m) mit zwei Seitenteilen und einem Frontteil samt Tür und Fenster angebracht, so dass bei Bedarf die Nutzfläche für die Arbeit der Einsatzleitung deutlich erweitert werden kann. Die Internet-Seite www.media.daimler.com bietet Einsatzfotos vom Sprinter-Einsatz als Rettungswagen und Einsatzleitwagen der Berliner Feuerwehr beim Hochwasser am Deich von Pechau (Bild-Nr. 13C641-14) und (Bild-Nr. 13C641-15). Zivile Lkw und Omnibusse als Verstärkung in der Notfall-Logistik Die Berichterstattung über den Einsatz von Nutzfahrzeugen im extremen Hochwassereinsatz wäre unvollständig, wenn nicht der Einsatz von regulären zivilen Nutzfahrzeugen erwähnt würde. Eine drohende Katastrophe erfordert extrem schnelles Handeln im Vorfeld. Können nicht genügend Behördenfahrzeuge zusammengezogen werden, muß auf die Nutzung von zivilen Nutzfahrzeugen zurückgegriffen werden, was durch die Anmietung eines Fahrzeugpools geschieht, aber viel häufiger durch das freiwillige Zurverfügungstellen von betroffenen Bürgern, die so einen Beitrag zur Sicherung ihrer Heimat leisten. Ein Problem ist die schnelle Aufstockung von einsturzgefährdeten Dämmen. In kürzester Zeit muß eine Sandsacklogistik aufgebaut werden. Kurz gesagt, es geht um viele Lkw und sehr viele Menschen, die die Sandsäcke füllen, zum Deich transportieren und dort per Menschen-Kette oder Schubkarren-Kette auf der Deichkrone verlegen. Es soll nicht disrespektierlich klingen, aber es ist ein Menschengewoge wie in einem Ameisenhaufen - alle Bewohner kämpfen verbissen darum, ihren Deich und damit ihre Stadt und ihr Hab und Gut zu retten, auch das eigene Leben. Der erste Part in der Sandsacklogistik ist die Anfuhr des Sandes, meist mit handelsüblichen Sattelzügen oder Kippern. Das Bild (Nr. 13C641- 54) zeigt einen neuen Actros mit Absetzkipper, der Sand nach Lostau liefert, Bild (Nr. 13C641-61) erläutert die Szenerie der Sandabgabe mit Actros MP-3 Absetzkipper, den zahlreichen Freiwilligen und einen mit Sandsäcken und Helfern vollgeladenen Lkw auf dem Weg zum Damm. Kommunale Allrad-Lkw, hier ein Axor, liefern dann die Sandsäcke z.B. an den schnell erbauten Notdamm (Bild-Nr. 13C641-55) bzw. private Bauunternehmen mit einem Actros MP-3 an den fast überlaufenden Elbedeich bei Lostau (Bild-Nr. 13C641-58). Man sieht, es geht um Minuten, in Lostau war der tiefergelegene Teil des Dorfes schon verloren (Bild-Nr. 13C641-70). Genauso knapp war die Zeit bei der Sicherung des Umspannwerkes Rothensee bei Magdeburg. Dort drohte das Umspannwerk für Strom durch das Hochwasser auszufallen. Das Umspannwerk versorgt weite Teile Magdeburgs mit Strom. Sollte es ausfallen, können die Helfer auch Straßen und Keller nicht mehr leer pumpen. Es ist auch für die Stromversorgung einer Pumpstation, die das Abwasser der Stadt in eine nahe gelegene Kläranlage befördert, von entscheidender Bedeutung. Das Umspannwerk wird durch einen doppelten Sandsackring gesichert. Rund 1500 Soldaten der Bundeswehr sind mit schwerem Gerät im Einsatz und Helfer des THW, die die Pumpenleistung sicherstellen. Mitarbeiter des Werks wurden mit Panzern in Sicherheit gebracht. In Rothensee sind neben dem Güterhafen zahlreiche Industrieanlagen und Tanklager. 23 000 Menschen mussten ihre Häuser verlassen. Das Gebäude liegt rund drei Meter unter dem August-Bebel-Damm. Wassermassen mit einem Volumen einer Autobahnbreite und 70 cm Höhe strömten sekundlich in das Dorf Rothensee und die Umspannanlage. Das Dorf war bald zwei Meter unter Wasser gesetzt, die Umspannanlage durch mehrere Sandsackdämme und leistungsfähige THW- und Feuerwehr-Pumpen gerettet. Bei Stromausfall wäre der größte Teil Magdeburgs ohne Strom geblieben und damit ohne funktionierende Pumpen. Den Einsatz eines Canters zum Sandsacktransport des Magdeburger Bauhofes zeigt (Bild-Nr. 13C641-38). Hier kommt den Einsatzkräften die hohe Nutzlast des Fuso Canter zugute. Noch wagemutiger war ein privater Spediteur, der mit seinem für den Fernverkehr ausgelegten Actros-Sattelzug durch den immer höher steigenden Wasserstrom auf dem August-Bebel-Damm (Bild-Nr. 13C641-30) die Sandsäcke direkt zu den wartenden Bundeswehr-Soldaten fuhr (Bild-Nr. 13C641-33). Auch Omnibusse sind lebenswichtig im Einsatz gegen das Hochwasser. Sie bringen die freiwilligen Hilfskräfte direkt an die gefährdeten Deichbaustellen. (Bild-Nr. 13C641-19) zeigt einen Citaro der Bundeswehr, der zivile Helfer zum durchnässten Deich von Pechau gebracht hat. Während der Deicharbeiten stehen diese Busse in Fluchtbereitschaft, um die Helfer im Notfall schnellstens aus der Gefahrenzone zu bringen. Genauso lebenswichtig sind die Konvois von Omnibussen, die die zu evakuierende Bevölkerung aus den gefährdeten Gebieten in sichere Bereiche bringen. Nach dem Ende einer Katastrophe kommen die Aufräumarbeiten, d.h. Kehrmaschinen auf Atego- und Unimog-Basis; Entsorgungsfahrzeuge auf Antos- und Econis-Basis. Hier sieht man einen Econic (Bild-Nr. 13C641-27), der beim Kampf um den Deich bei Pechau, den Sandverladeplatz sauber hält und die Umverpackungen der Säcke etc. entsorgt. Weitere Informationen von Mercedes-Benz sind im Internet verfügbar: www.media.daimler.com und www.mercedes-benz.com Über ein Belegexemplar würden wir uns freuen. Um alle eingestellten Bilder unter www.media.daimler.com zu sehen, bitte Stichwort "Hochwasser" in die Suchfunktion eingeben. Ansprechpartner: Claws Tohsche Telefon: +49 711 17 5 20 68 Fax: +49 711 17 5 20 38 E-Mail: claws.tohsche@daimler.com Ansprechpartner: Raimund Grammer Telefon: +49 711 17 5 30 58 Fax: +49 711 17 5 20 30 E-Mail: raimund.grammer@daimler.com 

Pressekontakt

Mercedes

63801 Kleinostheim

claws.tohsche@daimler.com

Firmenkontakt

Mercedes

63801 Kleinostheim

claws.tohsche@daimler.com

Herausgeber einer fahrzeugbezogenen Tank-und Servicekarte für Mercedes-Benz Nutzfahrzeuge und Transporter