

Tragisches Schiffsunglück

Flußkreuzfahrtschiff kollidiert mit Brücke –
Kommandobrücke abgerissen – Zwei Tote

Von Alex Müller*



Während auf dem Oberdeck die Rettungsarbeiten der beiden Einklemmten laufen, sind im Schiffsinneren Kräfte des Rettungsdienstes mit der Betreuung und Sichtung der Passagiere beschäftigt.

Vorbemerkung

Ein Flusskreuzfahrtschiff ist auf dem Main-Donau-Kanal von Norden kommend in Richtung Nürnberg unterwegs. In Höhe von Erlangen werden zwei niedrige Brücken unterquert. Die versenkbare Kommandobrücke des Schiffs ist aber nicht eingefahren. Es kommt zu einer Kollision. Die Kommandobrücke wird hierbei völlig zerstört, die Besatzung eingeklemmt. Für die Rettungskräfte in der Hugenottenstadt beginnt ein großer Einsatz.

Alarmierung

Es ist die Nacht vom 10. auf den 11. September 2016. Am Sonntagmorgen gegen 01:30 Uhr geht in der Einsatzzentrale der Polizei Mittelfranken ein Notruf vom Flusskreuzfahrtschiff »Viking Freya« ein. Das 135 Meter lange Schiff ist mit 181 Passagieren und 49 Besatzungsmitgliedern in südlicher Richtung auf dem Main-Donau-Kanal unterwegs. In der Meldung ist von einer Havarie im Bereich der Schleuse Nürnberg

die Rede. Der Notruf wird umgehend an die Integrierte Leitstelle (ILS) Nürnberg weitergeleitet. Unmittelbar nach dem Notrufeingang in der ILS alarmiert der Disponent umfangreiche Kräfte der Feuerwehr, des Rettungsdienstes, der Wasserwacht und der DLRG aus Nürnberg.

Im angegebenen Bereich können die Kräfte aber nichts finden. Auch nicht in weiteren Abschnitten vor und nach der Schleuse. Ein Disponent der ILS erinnert sich an eine Internetseite, auf der weltweit Schiffspositionen angezeigt werden. Er sucht auf www.marinetraffic.com den Main-Donau-Kanal von Nürnberg in Richtung des letzten bekannten Standorts der »Viking Freya« ab. Fündig wird er im Bereich von Flusskilometer 46,0–47,9. Dieser Abschnitt befindet sich im Stadtgebiet von Erlangen auf Höhe des Stadtteils Frauenaarach. Genau um 02:00 Uhr löst die ILS Nürnberg nun erneut Alarm mit dem Stichwort »Main-Donau-Kanal Kollision Schiff« aus. Diesmal für

die Ständige Wache der Feuerwehr Erlangen, den Stadtbrandrat (SBR), den Stadtbrandinspektor (SBI) und die Unterstützungsgruppe Örtlicher Einsatzleiter (UG-ÖEL). Die hauptamtlichen Kräfte rücken mit dem Einsatzleitwagen (ELW) 1, zwei Hilfeleistungslöschfahrzeugen (HLF) 20, der Drehleiter (DLK) 23-12 und einem Rüstwagen (RW) in Richtung Kanal ab. Diensthabender Einsatzführungsdienst (EFD) ist Brandrat Achim Ande. Er ist seit 1995 bei der Feuerwehr in Erlangen und stellvertretender Amtsleiter. Noch auf der Anfahrt wird Ande von der ILS darüber informiert, dass ein Flusskreuzfahrtschiff mit einer Brücke kollidiert ist und in der Kommandobrücke zwei Menschen eingeklemmt sind.

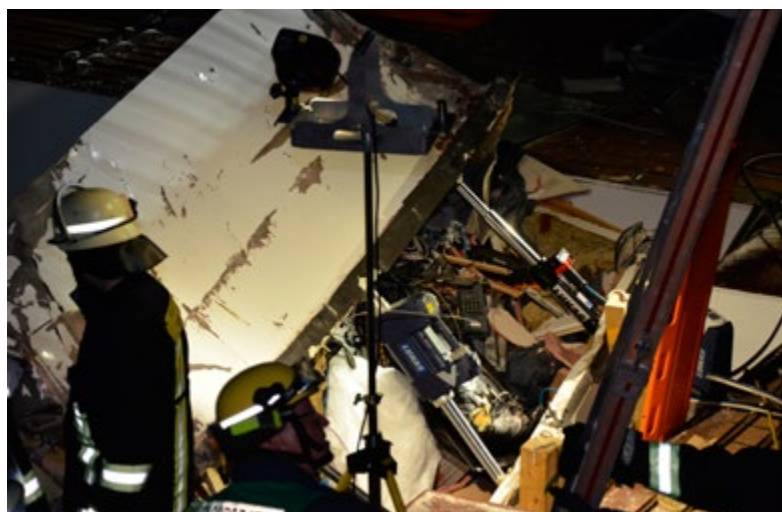
Einsatzablauf

Im Bereich der Unfallstelle führen zwei Brücken über den Kanal. Einer Straßenbrücke folgt mit kurzem Abstand noch eine Eisenbahnbrücke. Bei beiden Brücken ist die Durch-

*Der Autor ist Freier Fachjournalist für Feuerwehr und Rettungsdienst sowie einer der Pressesprecher der Feuerwehr Erlangen.
Aufnahmen: Feuerwehr Erlangen.



Die komplett zerstörte Schiffsbrücke befindet sich genau in dem Bereich zwischen Straßen- und Eisenbahnbrücke. Die für die Rettungs- und späteren Bergungsarbeiten notwendigen Gerätschaften werden von der Straßenbrücke auf das Oberdeck gebracht.



Um an die Einklemmten heranzukommen, wurde die völlig zerstörte Schiffsbrücke mit hydraulischen und akkubetriebenen Rettungszylindern auseinander gedrückt.

fahrtshöhe für die »Viking Freya« zu gering. Um unter den Brücken hindurchfahren zu können, wäre es notwendig gewesen, die Kommandobrücke des Schiffes abzusenken. Da dies auf Binnengewässern nicht ungewöhnlich ist, besitzen Schiffe, die auf diesen Gewässern unterwegs sind, öfters absenkbare Kommandobrücken. Diese sind mit einer Hydraulik ausgestattet und können im Oberdeck versenkt werden. EFD Ande lässt die Feuerwehrkräfte in der parallel zum Kanal verlaufenden Kraftwerkstraße in Bereitstellung gehen. »Ich selbst habe mich dazu entschlossen, mit dem ELW auf die angegebene Brücke in der Sylvaniastraße zu fahren, um einen möglichst guten Überblick über die Lage vor Ort zu bekommen«, erklärt er. Folgende Lage ist für ihn erkennbar: Das Kreuzfahrtschiff liegt näher zum backbordseitigen (linken) Ufer im Kanal und ist größtenteils unter einer der Brücken verkeilt. Leichte Schiffsbewegungen sind deutlich erkennbar. Nach einem ersten Kontakt

zwischen der Kommandobrücke des Schiffes und der Straßenbrücke hat es diese noch passiert. Die Eisenbahnbrücke besitzt an der Unterseite einen Querträger. Hier kommt es zur zweiten Kollision. Das Dach der Kommandobrücke wird abgerissen, der komplette Steuerstand fast vollständig nach hinten umgebogen und dabei komplett zerstört. Auf der Straßenbrücke befindet sich Ande nur etwa vier Meter über dem Oberdeck der »Viking Freya«. Auf dem Deck kann Ande zwei Besatzungsmitglieder ausmachen. In einem kurzen Gespräch bestätigt sich die Information der ILS, dass sich zwei der Besatzungsmitglieder in der Kommandobrücke befunden haben und diese nun vermisst werden. Sie sind in den Trümmern eingeklemmt. Zu diesem Zeitpunkt erkunden Kräfte des Rettungsdienstes die Lage im Inneren des Schiffes. »Hier hatte ich schnell die Rückmeldung, dass dort die Lage ruhig ist und kein unaufschiebbarer Handlungsbedarf besteht«, schildert Ande. Es gibt kei-

ne weiteren Verletzten und auch für Personen, die über Bord gegangen sein könnten, gibt es keine Hinweise. Trotzdem sind auf dem Kanal bis zu sieben Mehrzweck- und Rettungsboote von Feuerwehr, DLRG und Wasserwacht im Einsatz. Um den Einsatz aus Sicht des Rettungsdienstes kümmern sich in diesem Moment der Organisatorische Einsatzeiter (ORGL) und der Leitende Notarzt (LNA). Ande beordert aus dem Bereitstellungsraum das zweite HLF 20 und den RW auf die Straßenbrücke Sylvaniastraße. Zeitgleich lässt er über den ELW der UG-ÖEL den Auftrag geben, den Bereitstellungsraum anzufahren. Er fordert auch weitere Feuerwehrkräfte nach. Von der ILS wird Alarm für die Freiwilligen Feuerwehren Erlangen-Stadt, Alterlangen, Frauenaarach und Steudach ausgelöst. Der Gerätewagen-Wasserrettung rückt von der Hauptfeuerwache zur Einsatzstelle ab. Ebenfalls über die ILS wird die Sperrung des Kanals und auch die Sperrung der betroffenen Bahnstreck-



Bild li.: In regelmäßigen Abständen treffen sich die Einsatzleiter, Abschnittsleiter und die Ansprechpartner der verschiedenen Institutionen zu Besprechungen an den ELW.

Bild re.: Maßarbeit ist vom Maschinisten des WLF gefordert. Der Steg, über den die Passagiere das Schiff verlassen sollen, muss genau unter der Straßenbrücke mit dem Kran des WLF in Position gebracht werden.



cke veranlasst. Es werden die ersten beiden Einsatzabschnitte gebildet. Den Abschnitt »Brücke« übernimmt der diensthabende Zugführer der Ständigen Wache, Brandoberinspektor *Wolfgang Laternik*. Für den Abschnitt »Schiffssicherung« ist der Einheitsführer der DLK 23-12, Brandinspektor *Stephan Schlagenhauser* verantwortlich. Die Maßnahmen in den beiden Abschnitten laufen parallel. Während der Zugführer die Rettungsmaßnahmen auf dem Oberdeck vorbereiten lässt, arbeitet der Abschnittsleiter Schiffssicherung an einer Lösung, die »Viking Freya« festzumachen. Er entscheidet sich zunächst, das Schiff vom Heck aus zu beiden Kanalseiten mit einem Tau zu sichern. Anschlagpunkte sind das LF 16/12 der Feuerwehr Erlangen-Stadt und auf der anderen Seite das LF 10 aus Frauenaaurach. Zur Si-

cherheit werden beide Taue vor den Fahrzeugen über eine harte Unterlage geführt und es liegt eine Feuerwehraxt bereit, um diese im Notfall schnellstmöglich zu kappen. Mittig erfolgt eine Sicherung an einem der Brückenpfeiler. Ein weiteres Tau wird von der Mitte in Richtung Bug gespannt und an einem Poller am Ufer festgemacht. Auf dem Oberdeck laufen die Arbeiten zur Rettung der eingeklemmten Besatzungsmitglieder. Mit den Lichtmasten von HLF und RW wird von der Brücke aus der Bereich ausgeleuchtet. Auch von der Straßenbrücke der Sylvaniastraße aus wird gearbeitet. Die Kräfte gelangen über Steckleiterteile auf das Schiff. Mit auf dem Oberdeck im Einsatz ist *Uwe Seitz*. Der Brandinspektor ist Einheitsführer auf dem HLF und auch stellvertretender Wachabteilungsführer. Durch die Besatzungsmitglieder auf dem Oberdeck bekommt er die Information, dass eine Person in der hinteren rechten Ecke der Kommandobrücke eingeklemmt ist und sich die zweite Person noch in den Trümmern befinden muss. Nachdem das Oberdeck durch Besatzungsmitglieder stromlos geschaltet wurde, kann die erste eingeklemmte Person schnell erreicht werden. Durch den Angriffstrupp werden die Vitalfunktionen überprüft. Leider ohne messbares Ergebnis. Ein Notarzt kann nur noch den Tod des Eingeklemmten feststellen. Um die zweite Person zu finden, wird versucht, mit dem Trennschleifer eine Öffnung in den Boden der Brücke zu schneiden. »Das ist uns nicht gelungen, da die Kommandobrücke aus 6 Millimeter starken Schiffsstahl bestand«, erklärt Zugführer Laternik. Jetzt wird versucht die umgeklappte Brücke mit hydraulischen Rettungsgeräten wieder auseinander zu drücken. Zum

Einsatz kommen die Rettungszyylinder von HLF und RW. Die Hydraulikaggregate verbleiben auf der Straßenbrücke. Die Leitungen sind lang genug, um das Oberdeck zu erreichen. Es wird zusätzlich der Vorausrüstwagen (VRW) der Ständigen Wache nachalarmiert. Auf dem VRW ist ein erst kürzlich beschaffter akkubetriebener Rettungssatz verstaub. Uwe Seitz war im Bezug auf die Akkugeräte nach der Beschaffung skeptisch. »Die Leistung und das Handling bei den Rettungsarbeiten haben mich aber von dem Einsatzwert der Geräte überzeugt«, gibt Brandinspektor Seitz zu. Zeitgleich trifft sich EFD Ande mit den Einsatzleitern der Rettungsdienste und der Polizei. Da klar ist, dass es sich um ein größeres und längeres Ereignis handelt, bittet Ande die Polizei, die Einsatzstelle schnellstmöglich und großräumig abzusperren. Für nachrückende Kräfte wird der Herzogenauracher Damm als neuer Bereitstellungsraum definiert. An der Kraftwerkstraße wird die Einsatzleitung mit dem ELW der Feuerwehr und den Fahrzeugen der UG-ÖEL und Unterstützungsgruppe Sanitäts-Einsatzleitung (UG-SanEL) sowie dem ELW der DLRG, eingerichtet. Die Einsatzleiter vereinbaren, sich alle 15 Minuten zu einer kurzen Lagebesprechung bei den ELWs zu treffen. Durch die Beschädigungen am Schiff und der Tatsache von tödlich verletzten Menschen ist klar, dass eine Weiterfahrt der »Viking Freya« nicht möglich sein wird. Aufgrund der Vielzahl von betroffenen Personen und der nun notwendigen, koordinierungsbedürftigen Maßnahmen entscheidet EFD Ande den Einsatz nach Artikel 15 des Bayerischen Katastrophenschutzgesetzes einzustufen und als vorbestimmter Örtlicher Einsatzlei-

EINSATZINFOS

Eingesetzte Kräfte	Stärke	Fahrzeuge
Feuerwehr		
FF Erlangen-Ständige Wache	25	Kdow, ELW 1, 2xHLF 20, DLK 23-12, RW, GW-W, WLF
FF Erlangen-Stadt	9	Kdow, LF 16/12; VRW (MZF, HLF 20 + DLK 23-12 Wachbesetzung 11 Kräfte)
FF Alterlangen	5	LF 10/6
FF Erlangen-Steadach	9	LF 8/6; MZB
FF Erlangen-Frauenaaurach	5	LF 10
UG-ÖEL Erlangen	5	ELW 2
Insgesamt:	275	84 Fahrzeuge
Rettungsdienst (ASB + BRK)		
Wasserwacht Erlangen	27	PI (10) und KPI DEG (2), OED Straubing (10), BLKA (5)
DLRG Dechsendorf	2	Führungsfahrzeug
THW OV Erlangen und Forchheim	27	7 Fahrzeuge



Damit die Passagiere das Schiff sicher verlassen können, wurde vom THW ein Notsteg gebaut. Nachdem dieser in Position war, konnte die Evakuierung der „Viking Freya“ völlig problemlos durchgeführt werden.

ter (ÖEL die Gesamteinsatzleitung zu übernehmen. Auf die Alarmierung der Führungsgruppe Katastrophenschutz wird allerdings verzichtet, da die wenigen Maßnahmen die im »Hintergrund« notwendig sind, bereits eingeleitet wurden. Als Ort für die Unterbringung für die Schiffsgäste steht das Gemeindezentrum im Stadtteil Frauaurach zur Verfügung. Dieses ist nur etwa 2,5 km von der Unfallstelle entfernt. Die Organisation und Durchführung der Betreuung der Reisenden liegt dort im Aufgabenbereich der Hilfsorganisationen. Auch der Transport vom Schiff zum Gemeindezentrum wird bereits organisiert.

Durch die Ernennung von Achim Ande zum ÖEL wird dem Zugführer vorerst die Einsatzleitung Feuerwehr übergeben. Später übernimmt dann Brandoberinspektor *Michael Kolmstetter* diese Aufgabe. Für die Rettungsarbeiten auf dem Schiff ist jetzt der Einheitsführer des HLF verantwortlich. Nachdem mit den hydraulischen Geräten die eine Hälfte der Kommandobrücke nach oben gedrückt wird, kann die erste Person schnell mit einem Spineboard geborgen werden. »Am Anfang mussten wir aufgrund von Schiffsbewegungen die Arbeiten immer wieder unterbrechen«, erklärt der Abschnittsleiter. Der Erfolg der Kollegen im Einsatzabschnitt »Schiffssicherung« ist für die Kräfte, die mit den Rettungsarbeiten beschäftigt sind, deutlich bemerkbar. Die geschaffene Öffnung an der Kommandobrücke wird mit Baustützen gesichert. Stück für Stück arbeiten sich die Männer durch die Trümmer zu dem zweiten Eingeklemmten vor. Leider bestätigen sich die Befürchtungen, dass auch dieser Mensch den Unfall nicht überlebt hat. Da ein Staatsanwalt an die Unfallstelle kommt,

werden die Bergungsarbeiten hier vorerst unterbrochen. Inzwischen nehmen an den Besprechungen der Einsatzleitung auch das THW, die Wasserschutzpolizei, der Notfallmanager der DB, der Staatsanwalt und ein Vertreter der Reederei teil. Gemeinsam wird eine Lösung gesucht, wie die Reisenden sicher vom Schiff gebracht werden können. Das THW schlägt einen Steg vor, über den die Personen vom Schiff ans Ufer gelangen. Dieser Vorschlag wird angenommen. Helfer aus dem THW Ortsverband Erlangen bringen das Material an die Einsatzstelle und montieren daraus vor Ort den Steg, der mit Hilfe eines Krans der Erlanger Hauptfeuerwache unter der Straßenbrücke platziert wird. Kräfte der Wasserrettung stehen in und am Kanal zur Absicherung in Bereitschaft, während die Passagiere das Schiff völlig ruhig und geordnet verlassen. Mit zwischenzeitlich doch noch verfügbaren Bussen der Verkehrsbetriebe und den vorsorglich alarmierten MTW werden die Reisenden nun zum Gemeindezentrum gebracht. Nach einem kurzen Aufenthalt dort werden die Passagiere durch von der Reederei organisierte Reisebusse abgeholt und zu Hotels gebracht. Nach der Freigabe durch den Staatsanwalt wird auf dem Oberdeck auch das zweite Opfer geborgen und in einer Schleifkorbtrage mit der DLK auf die Brücke gehoben. Um 08:17 Uhr wird das Ereignis nach Artikel 15 wieder aufgehoben.

Fazit

Bereits zu einem frühen Zeitpunkt ist klar, dass bei diesem Unfall ein hohes Medieninteresse bestehen würde. Daher wird frühzeitig eine Medienbetreuung eingerichtet. Zusammen mit dem Pressesprecher der Polizei kümmert sich Brandamt-

mann *Christian Seitz* um die Medienvertreter. Er versorgt sie mit Informationen, organisiert Pressekonferenzen und steht für Interviews zur Verfügung. Die Pressearbeit rund

MFS (MOTORFAHRGASTSCHIFF) VIKING FREYA

Das Flusskreuzfahrtschiff *Viking Freya* gehört zur Flotte der *Viking River Cruises AG* in Basel in der Schweiz. Das Schiff wurde 2012 auf der *Neptunwerft* in Rostock gebaut. Es hat eine Länge von 135 Metern, ist 11,45 Meter breit und einen Tiefgang zwischen 1,7 und 2 Metern. Die Bruttoreaumzahl (BRZ) beträgt 3138. – Die BRZ ersetzt die veraltete Bruttoregistertonne. Nach ihr berechnet sich unter anderem die Gebühren für Hafennutzung, Kanal- oder Schleusendurchfahrt und Lotsen. – Zwei *Caterpillar C-32-ACERT-Electronic* Dieselmotoren mit einer Gesamtleistung von 3089 PS versorgen vier Doppelpropellergondeln, die den Hauptantrieb bilden. Sie verleihen dem Schiff eine maximale Geschwindigkeit von 26 km/h. Die beiden Bugstrahlanlagen werden ebenfalls von *Caterpillar* Motoren mit einer Leistung von jeweils 544 PS angetrieben. Das Schiff der 4 **** Superior (FIRST CLASS) Klasse verfügt über 95 Kabinen, in denen bis zu 190 Passagiere Platz haben. Zur Besatzung gehören 48 Personen.

um den Schiffsunfall wird auch nach dem Einsatz von verschiedenen Seiten gelobt. »Alle Mitteilungen, die von den Verantwortlichen nach außen gegeben wurden, waren zu hundert Prozent inhaltlich abgestimmt«, erklärt SBR *Friedhelm Weidinger*. Von ÖEL Ande wird vor allem die hohe Disziplin der Beteiligten herausgestellt. »Alle kamen zu jeder Besprechung pünktlich und wir konnten vieles knapp und konkret besprechen«, betont er ganz deutlich. Im Gesamten wird der Einsatzablauf von allen Beteiligten als sehr gut und geordnet empfunden.

Warum es zu dem Unglück kam und warum die Kommandobrücke nicht eingefahren wurde, ist zum jetzigen Zeitpunkt nicht bekannt. Die Ermittlungen der zuständigen Behörden dauern hier noch an. □