



FEUERS BRUNST IM HÖLLEN TAL

Den größten Waldbrand der Geschichte Österreichs mussten die niederösterreichischen Feuerwehren in Hirschwang an der Rax bekämpfen: Erst nach 13 Tagen konnte durch den unermüdlichen Einsatz von rund 7.750 Feuerwehrleuten, darunter Kräfte aus Oberösterreich, Salzburg, der Steiermark, Tirol, Kärnten, dem Burgenland und Wien, und weiteren Hunderten Helfern „Brand aus“ gegeben werden. Das steile, felsige und teils unwegsame Gelände verlangte dabei allen Beteiligten einen enormen Kraftakt ab.

BR Thomas Meier, MA und EBR Rudolf Lobnig

A

m Montag, dem 25. Oktober 2021, brach in einem Schutzwald am nordseitigen Eingang zum Höllental in Hirschwang in der Marktgemeinde Reichenau a.d. Rax (Bezirk Neunkirchen) ein Waldbrand aus. Mit enormem Aufwand von Mannschaft und Gerät wird seit Brandausbruch versucht, der Ausbreitung der Flammen Einhalt zu gebieten. Die vorherrschenden Witterungsverhältnisse mit sich drehenden Winden und auch das steile Gelände im Rax-Schneeberggebiet stellen die Einsatzkräfte über Tage hinweg vor besonders große Herausforderungen. Die niederösterreichische Gemeinde Reichenau an der Rax grenzt übrigens direkt an

den BFV Mürrzuschlag an und wurde in den vergangenen fünf Jahren schon zwei Mal von größeren Waldbränden (2016 und 2019) betroffen. Beide Male konnte durch die rasche Intervention der örtlichen Feuerwehrkräfte eine größere Brandausdehnung erfolgreich verhindert werden. Doch diesmal breitete sich das Feuer auf mehr als 100 Hektar aus. Da sich die riesigen Waldflächen im Bereich Hirschwang zur Gänze im Eigentum der Gemeinde Wien befinden, bot auch die Forstdirektion Wien ihre sofortige Hilfe bei der Brandbekämpfung an.

Löscheinsatz aus der Luft. Da die Brandbekämpfung aufgrund der topografischen Gegebenheiten vom Boden aus über weite Strecken hinweg nur unter den schwierigsten Bedingungen bis gar nicht möglich war, wurden die niederösterreichischen Feuerwehrkräfte von mehreren Hubschraubern des ÖBH und des BMI unterstützt (2 Black

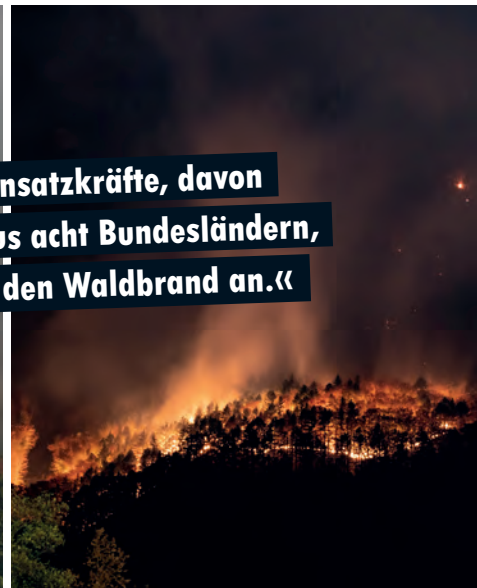
Hawks, 2 Augusta Bell 212, 2 Alouette 3). Außerdem wurde für die Erkundung eine Pilatus PC-6 (Flächenflugzeug mit Wärmebildkamera) eingesetzt. Leider reichte die Kapazität der österreichischen Luftflotte nicht aus, sodass Fluggeräte aus den Nachbarländern zu Hilfe kommen mussten.

Ab Samstagnachmittag, dem 30. Oktober, unterstützten zwei Canadair-Löschflugzeuge aus Italien die Löscharbeiten. Zwei Spezialhubschrauber aus Deutschland und aus der Slowakei komplementierten den „Löscheinsatz aus der Luft“, der noch durch Roy Knaus von Heli-Austria mit einer „Super Puma“ verstärkt wurde. Aber nicht nur Kräfte aus dem Ausland halfen mit Spezialequipment bei der Waldbrandbekämpfung, auch Feuerwehrkräfte aus Oberösterreich, Salzburg, der Steiermark, Tirol, Kärnten, dem Burgenland und Wien unterstützten die niederösterreichischen Feuerwehrkameraden. →

Fotos: LFV Niederösterreich



»Fast 8.000 Einsatzkräfte, davon
Feuerwehreinheiten aus acht Bundesländern,
kämpften gegen den Waldbrand an.«



Feuerwehrkräfte der FF Veitsch nach dem Betanken eines Sikorsky CH-53. ↓



→ **Steirische Feuerwehrkräfte im Einsatz.** Am 27. Oktober rückten die ersten steirischen Feuerwehrkräfte mit Sondergeräten zur Unterstützung an. Das Kontingent für diesen Katastrophenhilfsdienst-Einsatz wurde dann – nach entsprechender Anforderung aus Niederösterreich – sukzessive aufgestockt, wobei sich Landesfeuerwehrkommandant LBD Reinhard Leichtfried und LFR Rudolf Schober, Bereichsfeuerwehrkommandant des BFV Mürzzuschlag, persönlich vor Ort ein Lagebild machten. Infolge machten sich auch LBDS Erwin Grangl, OBR Harald Schaden, OBR Johann Maier-Paar, OBR Reinhold Binder, BR Johann Eder-Schützenhofer

sowie ABI Ing. Thomas Fessl persönlich ein Bild vor Ort. Das steirische Kontingent umfasste vorerst zwei Großtanklöschfahrzeuge der FF Weiz und der BtF Böhler Edelstahl Kapfenberg, die im Pendelverkehr für den Löschwassertransport im Einsatz standen, sowie zwei Löschunterstützungsfahrzeuge (LUF), die als Stützpunktsondergeräte bei der FF Kraubath bzw. der Baustelle Semmering-Basistunnel stationiert sind. Am 29. Oktober kam der Marschbefehl Richtung Hirschwang für die „Flugdienststaffel Ost/Süd“ mit Stützpunkt bei der FF Kapfenberg. Im Morgenrauen des 30. Oktober rückten die Kameraden aus Kapfenberg, Turnau und Breitenau ins

Höllental ab und unterstützten dort die Löscharbeiten, bis ihre Ablösung durch die „Flugdienststaffel Nord“ (BFV Liezen) am Morgen des 1. November erfolgte.

Mit sieben Flughelfern und zwei Flugeinweisern der Feuerwehren Aigen im Ennstal, Admont und Hall bei Admont wurde die Staffel mit den Lösch- und Grabarbeiten zur Glutnester-Bekämpfung im sehr steilen wie felsigen Gelände eingesetzt. Die Arbeiten gestalteten sich aufgrund des unzugänglichen Einsatzgebietes äußerst schwierig und aufwendig. Umso mehr, als der vorherrschende Wind die Glutnester immer wieder von Neuem anfachte. Die Löschwasserversorgung erfolgte über Hubschrauber,

darunter auch Alouette III der Garnison Aigen im Ennstal. Diese befüllten Löschwasserbehälter im Gelände, von wo aus die Bodenmannschaften mittels Tragkraftspritze mit mehreren D-Rohren die Brandbekämpfung durchführten bzw. ihre Bambi-Buckets füllten. Der Boden musste in mühevoller Arbeit händisch umgegraben werden, um Glutnester freilegen und ablöschen zu können. Am Dienstag, dem 2. November, rückte noch der Katastrophenhilfsdienst des Bereiches Mürzzuschlag nach Gloggnitz in den Bereitstellungsbereich vor und wurde von dort zum Hubschrauberplatz 4 in Hirschwang beordert. Fast im Minutentakt mussten die



Mit Wasservorhängen konnte erfolgreich ein Brandüberschlag auf die Rax verhindert werden. ↓



Löschbehälter der Sikorsky CH-53 Hubschrauber aus Deutschland durch die Feuerwehkräfte betankt werden.

Einsatz beendet. Am Abend des 2. November 2021 war der Einsatz für die steirischen Einsatzkräfte im Einvernehmen mit der örtlichen Einsatzleitung beendet. In Summe waren 145 steirische Kräfte mit 25 Fahrzeugen und Sondergerätschaften im Einsatzraum wirksam. Darunter auch die FF Mooskirchen, die mit ihrem LUF60 die Löscharbeiten unterstützte. LBD Reinhard Leichtfried sprach von einem „enormen Kraftakt für alle Beteiligten“. Sein Dank richtete sich an alle beteiligten Feuerwehkräfte,

wobei er auch die Mitglieder des Landesführungsstabs, alle involvierten KHD-Verantwortlichen sowie alle vor und hinter den Kulissen tätigen Feuerwehrmitglieder einschloss. 13 Tage nach Brandausbruch konnte endgültig „Brand aus“ gegeben werden. Einsatzleiter OBR Josef Huber (Bez. Neunkirchen) und der niederösterreichische Landesfeuerwehrrückkommandant, LBD Dietmar Fahrafellner, sprachen allen Beteiligten für ihren anstrengenden und höchst fordernden Einsatz Dank und Anerkennung aus: „Wir haben gesehen: Die Kräfte der Natur sind stark, aber auch die Stärke und der Zusammenhalt der Einsatzkräfte sind machtvoll!“ ●

AUF EINEN BLICK



7.753

eingesetzte Feuerwehrmitglieder



186.072

Einsatzstunden



1.355

Einsatzfahrzeuge

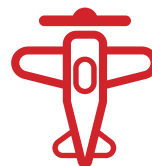
DAVON:

33	KHD-Züge (Katastrophenhilfsdienst)
2.997	KHD Personalstärke
71.928	KHD-Einsatzstunden
527	KHD-Einsatzfahrzeuge
394	Mitglieder des Sonderdiensts Waldbrand des NÖLFV
337	Flugdienst des NÖ Landesfeuerwehrverbandes
57	Mitglieder der Berufsfeuerwehr Wien
182	Mitglieder aus Feuerwehrmedizinischem Dienst, Versorgungsdienst, Streife
14	Verletzte mit leichtem Verletzungsgrad

ZUDEM IM EINSATZ:

132	Mitglieder des Innenministeriums
337	Mitglieder des Bundesheers
283	Mitglieder der Bergrettung
20.160	Einsatzstunden gesamt

DER FLIEGERISCHE EINSATZ IN ZAHLEN:



16

Fluggeräte (In- und Ausland – Deutschland, Slowakei, Italien)

CA. 5 MILLIONEN LITER

abgeworfene Wassermenge



4.348	geflogene Turns
619	Pilotenstunden

ITALIENISCHER HILFSEINSATZ MIT LÖSCHFLUGZEUGEN IM RAXGEBIET

Florian Mair im Interview mit dem italienischen Zivilschutzchef Fabrizio Curcio.



Fabrizio Curcio ist Italiens Zivilschutzchef innerhalb der Regierung von Premierminister Mario Draghi

Die Redaktion BLAULICHT hat sich die Frage gestellt, wie die italienischen Einsatzkräfte, die mit Löschflugzeugen nach Niederösterreich gekommen waren, den Waldbrandeinsatz erlebt haben, wie sie mit der Organisation und mit dem Ablauf des Einsatzes zufrieden sind und welche Probleme es gab. Dazu hat Südtirol-Korrespondent Florian Mair mit Fabrizio Curcio gesprochen. Er ist der staatliche Zivilschutzchef innerhalb der Regierung von Premierminister Mario Draghi.

Hat es zwischen dem verheerenden Waldbrand in Niederösterreich und ähnlichen Großschadensereignissen in Italien und anderen Ländern Unterschiede gegeben?

Jeder Notfall hat seine eigenen Merkmale, denn Gebiete und Zeiten sind immer unterschiedlich. Bei den Bränden in Niederösterreich lag einer der Unterschiede in der Art der Versorgung: Unsere beiden Canadairs nahmen das Wasser aus der Neuen Donau auf, die bekanntlich mitten durch die Stadt Wien verläuft, zwischen Hochhäusern und Menschen. Unser Einsatz beim größten, jemals registrierten Waldbrand in Österreich war aufgrund

seines Ausmaßes und der Tatsache, dass ein Großteil des Wiener Trinkwassers aus dem Raxgebirge stammt, von wirklich besonderer Bedeutung.

Hätte man die Hilfe aus Italien in Ihren Augen früher anfordern sollen?

Jede Institution kennt ihr eigenes Gebiet und ihre Bedürfnisse am besten, sie kann Zeiten und Bedürfnisse genau erkennen. Das Ersuchen um die Aktivierung des EU-Katastrophenschutzverfahrens kam daher zu einem Zeitpunkt, den die österreichischen Behörden für notwendig erachteten.

War es rückblickend sinnvoll, die italienischen Löschflugzeuge bei diesem Waldbrandeinsatz einzusetzen?

Ja, natürlich, auf jeden Fall. Im Rahmen der Löscharbeiten haben unsere Canadair-Maschinen zehn Einsätze geflogen. Sie waren insgesamt fast 26 Stunden über dem Feuer, mit 32 Abwürfen mit einer Löschmittelmenge von insgesamt etwa 192.000 Litern.

Wie haben die Besatzungen der Löschflugzeuge die Organisation des Einsatzes insgesamt und die Arbeit der Einsatzleitung empfunden? Wie hat die

Zusammenarbeit zwischen den Verantwortungsträgern in Niederösterreich und Italien bei der Organisation geklappt?

Die Besatzungen fanden ein freundliches Arbeitsumfeld vor. Die Operation war von Anfang an gut organisiert. Darüber hinaus wurde der Betrieb unseres europäischen Interventionsluftmoduls von den österreichischen Institutionen sehr geschätzt, worüber wir sehr froh sind. Die Aktivität unserer Canadairs endete mit einer Dankeszeremonie, an der die Besatzungen der Flugzeuge, die beiden Vertreter des italienischen Zivilschutzes und des italienischen Feuerwehrcorps sowie der österreichische Innenminister und der italienische Botschafter in Österreich teilnahmen.

War es für den italienischen Zivilschutz selbstverständlich, in Österreich zu helfen oder wäre ein solcher Einsatz nicht vorgesehen?

Der Einsatz unserer Canadair-Flugzeuge wurde von der Koordinierungsstelle für Notfallmaßnahmen in Brüssel im Rahmen des europäischen Projekts „RescUe-IT“ angefordert. Demnach können die beiden auf italienischem Hoheitsgebiet stationierten

Canadair-Flugzeuge, wenn sie nicht für nationale Zwecke gebraucht werden, für eine Hilfsmission in einem anderen Land der Europäischen Union aktiviert werden, das sich in einer kritischen Situation befindet. Unmittelbar nach dem Ersuchen wurde unser aus zwei Canadairs bestehendes „rescEU“-Luftmodul als Antwort auf das Hilfsersuchen der österreichischen Behörden angeboten. Das EU-Katastrophenschutzverfahren verfolgt ein dreifaches Ziel: die Förderung der Zusammenarbeit zwischen den nationalen Katastrophenschutzbehörden, die Sensibilisierung der Bürger und ihre Vorbereitung auf Katastrophen sowie die Aktivierung einer schnellen, wirksamen und koordinierten Hilfe für die betroffene Bevölkerung. Beim Katastrophenschutz geht es um Teamarbeit. Also ja, Österreich brauchte uns, und es war klar und selbstverständlich, dass wir helfen.

Gab es sowohl beim Einsatz wie bei der Organisation des Einsatzes sprachliche Barrieren?

Während des Einsatzes waren jeweils ein Vertreter des italienischen Katastrophenschutzes und des italienischen Feuerwehrcorps in Österreich



Die italienischen Katastrophenschutz Helfer waren von der Herzlichkeit und Wertschätzung der Österreicher beeindruckt



anwesend, um als Kontaktpersonen zwischen den Piloten und den österreichischen Behörden zu fungieren. Außerdem ist die offizielle Sprache der Luft- und Raumfahrt Englisch: Alle Piloten müssen diese Sprache beherrschen, und die gesamte Kommunikation im Dienst erfolgt ausschließlich auf Englisch. Damit werden alle Sprachbarrieren überwunden.

Was war aus Ihrer Sicht die Quintessenz des Einsatzes, wenn Sie nun darauf zurückblicken?

Ich denke, diese Mission zeigt uns, dass das europäische Katastrophenschutzverfahren

ein Erfolgsmodell ist. Wir haben in der Vergangenheit erfolgreich an gemeinsamen Bereichen und Zielen gearbeitet sowie kohärente und gemeinsame operative Modalitäten festgelegt, welche die Sicherheit der Bürger und die Notfallmaßnahmen verbessern.

Gibt es Verbesserungsvorschläge für künftige Einsätze, sollte man in regelmäßigen Abständen gemeinsam für den Ernstfall üben?

Viele Menschen machen den Fehler, nur bei Katastrophen an Notfälle zu denken. Aber in Wirklichkeit müssen wir uns jeden Tag auf die Vorhersage

und Prävention konzentrieren. Übungen sind ein grundlegender Bestandteil der Planung: Sie dienen dazu, zu überprüfen, wie weit wir gekommen sind, um zu beurteilen, welche Anpassungen vorgenommen werden müssen. Und sie sind auch dafür gedacht, künftige Strategien zu planen. Das Zusammentreffen verschiedener Realitäten trägt dazu bei, bewährte Praktiken und Zukunftsperspektiven auszutauschen. Auch im Hinblick auf den Klimawandel, der uns alle betrifft und betreffen wird und der eine langfristige Sichtweise erfordert, ist das nötig.

Wie werden Sie diesen Einsatz in Erinnerung behalten?

Was mich am meisten beeindruckt hat, war die Herzlichkeit und Wertschätzung der Österreicher. Wir alle sahen Bilder von Bürgern, die vom Ufer aus zusahen und applaudierten, als unsere beiden Canadairs Wasser in der Neuen Donau aufgenommen haben. Unter all diesen Bildern sticht jenes Foto besonders hervor, auf dem zwei Kinder ein Plakat in den Händen halten, auf dem „Vielen Dank!“ steht. Das zeigt, dass Solidarität und Zusammenarbeit Länder auf der ganzen Welt miteinander verbinden. ●

TECHNISCHE DATEN ZUR CANADAIR CL-415

Die Canadair CL-415 ist ein zweimotoriges, amphibisches Flugzeug.

Im Haupteinsatzbereich als Feuerlöschflugzeug kann sie bis zu 6.137 Liter Wasser aufnehmen. Sie ist der Nachfolger der Canadair CL-215, von der sie sich im Wesentlichen durch die modernen Propellerturbinen statt der Kolben-Sternmotoren unterscheidet. Das Löschwasser kann während eines Touch-and-Go-Manövers in Gleitfahrt an der Wasseroberfläche mit – je nach Serienstand – bis zu 80 oder 90 Knoten Geschwindigkeit (etwa 148 bzw. 167 km/h) innerhalb von etwa 12 Sekunden aufgenommen werden. Dabei taucht der Boden des Rumpfes geringfügig ins Wasser ein. Zwei hinter der Schwimmerstufe des Rumpfes angebrachte, ausfahrbare Hutzen befördern das Wasser unter Ausnutzung der Relativgeschwindigkeit des Wassers gegenüber dem Flugzeug hydrodynamisch in den Tank.

WASSERABWURF

Im Boden des Rumpfes liegen vier schmale, längs orientierte Klappen, die an den Längsseiten abgelenkt 90 Grad nach unten geklappt werden, um innerhalb von etwa drei Sekunden den Wasserinhalt abzuwerfen. Das Öffnen dieser Klappen kann notfalls auch rein mechanisch durch Handkraft erfolgen. Nahe den Enden der Tragflächen liegt unterhalb jeweils ein Stützwimmer, um das Eintauchen der Flügelspitzen in das Wasser zu verhindern. Die Ausleger der zwei hinteren Fahrwerksräder werden außerhalb der Kabine nach oben geklappt. Bei maximaler Wasseraufnahme erreicht die in Kanada entwickelte Canadair CL-415 ein Gesamtgewicht von etwa 21 Tonnen. Die Besatzung der Canadair CL-415 als Feuerlöschflugzeug besteht aus zwei Personen.