

## Information zur Wasserförderbereitschaft der Löschgruppe Kessenich

1966 erweiterte der Bund sein Luftschutz- bzw. Katastrophenschutz-Potential um eine Spezialeinheit im Forschungsauftrag des Bundesinnenministeriums: die Luftschutz-Wasserförderbereitschaft (WFB). Sie war als Ergänzung zu den Feuerwehr-Bereitschaften (FB) gedacht, um diesen eine ergiebige unabhängige Löschwasserversorgung bereitstellen zu können. Das Konzept sah eine WFB je zwei FB innerhalb eines LS-Abschnitts vor. Das war die Theorie, das folgende die Praxis: Der Bund stellte insgesamt drei WFBs zur Erprobung des Konzeptes auf – eine in Bayern (Raum Regensburg), eine in Schleswig-Holstein (Raum Flensburg), und eine in Bonn (Bundeshauptstadt!).

Jede WFB sollte aus vier Zügen bestehen - drei Wasserförderzüge (WFZ), die sich aus einem Zugführerwagen, einem Mannschaftskraftwagen MkW, einem Gerätekraftwagen GkW und zwei Wasserförderwagen WFW zusammensetzten, sowie einem Versorgungszug, welcher weder konzeptionell noch materiell je realisiert wurde. Dem Bereitschaftsführer stand ein Funkkommandowagen FuKoW zur Verfügung, die geplanten Melder-Krafträder existierten auch nur auf dem Papier.

In Bonn gelang es, auch den Zugführern je einen FuKoW zu stellen. Die Förderkapazität jedes WFZ betrug 4.000 l/min über 2 km oder 12.000 l/min über 680 m, bei einem Ausgangsdruck von 7 bar; für die ganze WFB verdreifachen sich die Werte entsprechend. Um diese Förderströme zweckmäßig bewältigen zu können, kamen Schläuche und Armaturen vom Kaliber F (150 mm Durchmesser = 4-facher Querschnitt einer B-Leitung) zum Einsatz.

1967 ging die WFB nach Auslieferung aller Fahrzeuge in Dienst – das Personal stellte die Freiwillige Feuerwehr (FFs Eendenich, Kessenich), als Bereitschaftsführer fungierte ein Brandoberamtmann der BF. Nach der Raumordnung verteilte man die drei Züge strategisch übers Stadtgebiet: WFZ 1 - FF Eendenich, WFZ 2 - FF Beuel, WFZ 3 - FF Kessenich, später Bad Godesberg (1986). Große Einsätze sind nur wenige zu vermelden: 1969 Gastankerschiff-Brand Köln-Godorf, 1972 Großbrand A.W. Andernach, 1975 Waldbrände Niedersachsen, 1976 Waldbrände Brüggen.

Häufiger spielten die Fahrzeuge ihre Pumpleistung bei den Hochwasserlagen aus. Trotz Einzelerfolgen sprach der Bund dem Gesamtsystem taktischen und wirtschaftlichen Nutzen ab und beließ es bei den drei Versuchseinheiten. Ende 1985 legte er alle still; die Betreiberkommunen konnten das Material jedoch erwerben. So tat es denn auch die Stadt Bonn: die WFW und GkW, sowie einige der FuKoW verblieben im Fuhrpark, wurden jedoch umgemeldet; für die MkW war jedoch keine Verwendung mehr, da jede Einheit über Löschgruppenfahrzeuge verfügte, die benötigtes Personal zuführen konnten.

Mit Ablauf des Jahres 1990 ging die Ära „WFB“ dann doch zuende. Die Fahrgestelle waren soweit abgenutzt, daß Wartung und Reparatur nicht mehr wirtschaftlich erschienen. Die Fahrzeuge und die Geräte wurden ausgesondert. Im Rückblick gesagt, leider, denn zumindest die großkalibrige Schlauch- und Armaturenausstattung hätte auch noch weiter Dienste leisten können, denkt man z.B. an die „Jahrhundert-Hochwasser“ von 1993 und 1995. Und im Sommer 1995 wiederholte sich nicht nur der Großbrand bei der Firma A.W.Andernach, sondern auch der Einsatzabschnitt „Wasserversorgung vom Rhein“ – nur diesmal standen eben nicht mehr F-Schläuche zur Verfügung, was ein Vielfaches an Arbeit mit der Zwilling-B-Leitung nach sich zog.

Seit 2003 gibt es Überlegungen, KatS-Wasserförderkomponenten mit F-Schläuchen wiederaufleben zu lassen!