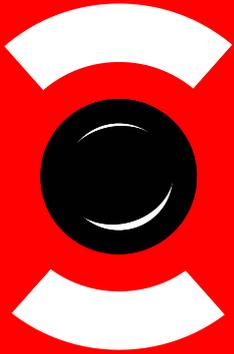




Feuerwehr und Rettungsdienst
Landeshauptstadt Düsseldorf



FEUERMELDER

ZEITSCHRIFT DER FEUERWEHR DÜSSELDORF



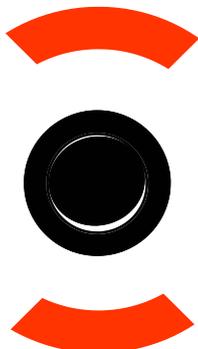
Ausgabe **38**

Oktober 2003
10. Jahrgang



Feuerwehr, Rettungsdienst und Bevölkerungsschutz
Landeshauptstadt Düsseldorf

Ausgabe **38**



FEUERMELDER

Oktober 2003
10. Jahrgang

ZEITSCHRIFT DER
FEUERWEHR DÜSSELDORF



Impressum:

Herausgeber:

Landeshauptstadt Düsseldorf, Umweltdezernat

Verantwortlich:

Amtsleiter
Feuerwehr, Rettungsdienst und Bevölkerungsschutz
Landeshauptstadt Düsseldorf

Redaktion:

Boddem, Engels, Leineweber,

Textbeiträge:

Becker, Boddem, Braun, Cimolino, Graeger, Harbort, Kronenberg, Lang, Leineweber, Lieto, Pöhl, Preißl, Schild, Schrills, Sevens, Unterhalt, Vogel, Volkmar, Weilers, Winter

Gestaltung:

Leineweber

Herstellung:

Drießen, Weyrich



FEUERMELDER 38

Die Themen in diesem Heft:

Personal

Zum Tod des Kollegen Heinz-Peter Bürrig	Seite	3
Zum Tod des Kollegen Holger Gagsch	Seite	4

Gefahrenabwehr und Rettungsdienst

ABC-Erkundung mit dem ABC-Erkundungskraftwagen	Seite	5
Jugendfahrt der JF Wittlaer	Seite	20
Verletztenanhängerkarten	Seite	23
Dienstunfallanzeigen	Seite	23
Info für Rettungsdienstpersonal	Seite	26
Überörtliche Hilfe	Seite	36
Impfungen	Seite	37
Handys der RTW	Seite	37
Dankschreiben	Seite	38
Feuerwehr Düsseldorf: Löschgruppe Angermund	Seite	40

Technik

Neue Norm für Feuerwehrgurt verabschiedet	Seite	17
Ladung von Fahrzeugen	Seite	22
Rettungsmesser keine Waffe	Seite	34
Tanken an Wache 1	Seite	42

Vorbeugender Brand- und Gefahrenschutz

Bedienung von Feuerwehraufzügen	Seite	31
Pollersafe	Seite	33

Sonstiges

Kameradschaftsabend 2003	Seite	18
--------------------------	-------	----

Zum Tod des Kollegen Heinz-Peter Bürrig...

*16.07.1950

† 06.03.2003

Anfang März 2003 hat uns unser allseits beliebter Löschboot-Kollege, **Heinz-Peter Bürrig**, den meisten von Ihnen wohl besser als „Bobo“ bekannt, viel zu früh für immer verlassen. Nach einer Fußoperation schon auf dem Wege der Besserung hat in eine Embolie, mit erst 52 Jahren, aus unserer Mitte gerissen. Er hinterlässt Frau und zwei Kinder. Seine Beerdigung fand in seinem Heimatort unter großer Anteilnahme der Kollegen statt.

„Bobo“ war, hauptsächlich gegenüber den jüngeren Kollegen ein gutes Feuerwehrmann-Vorbild. Er lebte vor, wie man in Zufriedenheit seinen Dienst auch im Mannschaftsgrad, versehen kann.

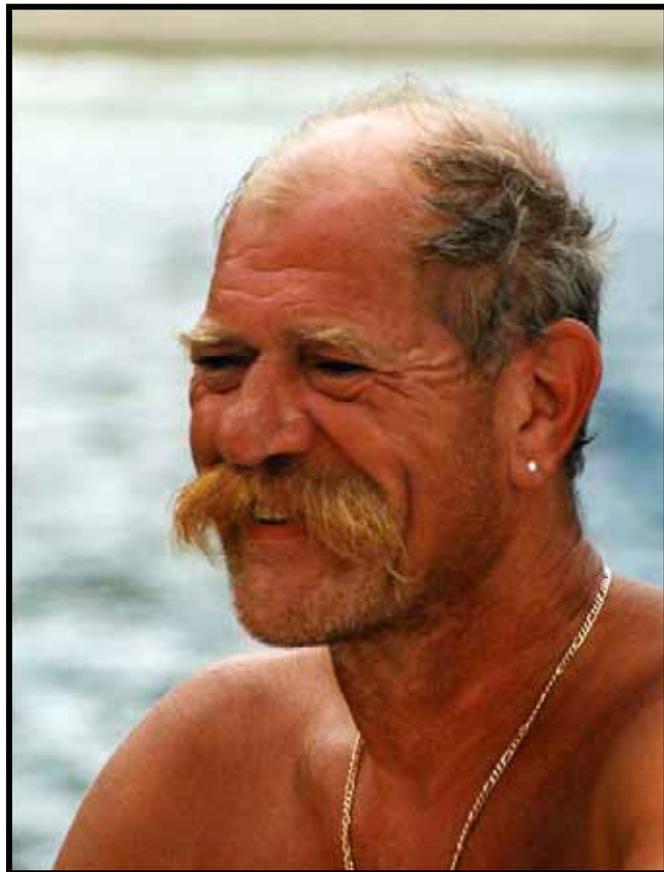
Noch auf „Bobos“ 50. Geburtstag waren alle seine Freunde, Kollegen und Bekannten in seinem Heimatort Neuss-Hoisten eingeladen. Gleichzeitig freuten wir uns alle mit „Bobo“ über sein gerade erlangtes Feuerlöschbootpatent.

„Bobo“ hatte noch vor der Operation schon seinen Kleiderspind in der neuen Feuerlöschboot-Station eingeräumt. Keiner von uns hätte je erwartet, dass er nach dem eigentlich harmlosen Eingriff unsere neuen Räume nicht mehr genießen kann. Auf uns entfiel die sehr traurige Aufgabe, seinen Spind wieder auszuräumen.

An einem Ehrenplatz haben wir in der neuen Feuerlöschboot-Station seinen Feuerwehr-Helm und ein schönes Bild aus besseren Zeiten zur Erinnerung aufgehängt.

Wir Alle würden noch gerne mit „Bobo“ in der neuen Feuerlöschboot-Station Dienst machen.

„Bobos“ früher Tod ist für unsere kleine Mannschaft ein großer Verlust!



Jürgen Becker

Zum Tod des Kollegen Holger Gagsch...

*13.02.1973

† 07.05.2003

Am 08.05.03 musste die FRW 8 / II erfahren, dass ihr Kollege Holger Gagsch am Vorabend an den Folgen eines schweren Motorradunfalls gestorben ist. Diese Nachricht löste tiefe Trauer und Betroffenheit aus - das opulente Frühstück (ein Kollege hatte dieses auf Grund der erhaltenen RA- Urkunde gesponsert) war jäh beendet. Unterschiedlich waren die Reaktionen: Sprachlosigkeit, Tränen, belangloses Gespräch - eine denkwürdige Situation, wie sollte man auch mit solch einer Nachricht umgehen????

Mit Holger Gagsch hat die Feuerwehr Düsseldorf und speziell die FRW 8/II nicht nur einen jungen strebsamen, gewissenhaften, zuverlässigen und verantwortungsbewussten Hauptmeister, sondern auch einen Kollegen und Freund verloren, der zuhören und motivieren konnte.

Im Team der Wache hatte er einen hohen Stellenwert: er war lustig, teilweise verschmitzt, war um Harmonie bemüht, machte sich über viele Dinge seine Gedanken und war auch bereit, Kritik gegenüber der Wachführung zu äußern. Im Alter von 30 Jahren ein Mann mit Rückgrad.

Trotz seines jungen Alters hatte er sich bei der Düsseldorfer Feuerwehr einen Namen gemacht: Im BmDF-Lehrgang war er ein angesehener Kollege, an der Feuerwehr-Schule gab er seine Berufserfahrung als Forstwirt an die Anwärter weiter, auf der Leitstelle zeigte er seinen Wissensdurst, indem er mehrere Schnupper-schichten leistete.

Holger Gagsch hinterließ seine hochschwängere Frau Doris, die er im Jahr 2001 in Marsberg geheiratet hatte. Am 02.06.03 wurde Nils- Florian geboren.

Holger hatte viele Hobbys: Neben seiner Frau Doris, seiner Familie, seinem Hund und der Feuerwehr liebte er die Musik. Er spielte selbst Gitarre in einer Band, schrieb eigene Lieder, analysierte Liedertexte und gab Gitarrenunterricht auf der Wache.

Sehr gerne fuhr er mit seinem Motorrad. Wie mir seine Frau mitteilte, wäre sie nie mit ihm gefahren, wenn er ein rücksichtsloser Raser gewesen wäre. Durch die Unachtsamkeit eines anderen Verkehrsteilnehmers ist Holger verunglückt.

Die große Anteilnahme wurde auch bei der Trauerfeier am 15.05.03 in Marsberg deutlich: ca. 130 Kollegen erwiesen Holger Gagsch die letzte Ehre. sechs Kollegen der FRW 8/II erfüllten den Wunsch der Witwe und trugen den Sarg zur letzten Ruhestätte, wobei sie von vier Fackelträgern begleitet wurden - dieses verdient große Hochachtung. Drei Kollegen der FRW 2 übernahmen auf der Wache 8 spontan den Dienst, um einigen Kollegen die Fahrt nach Marsberg zu ermöglichen.

Olaf Schaper erfüllte die Bitte der Kollegen der FRW 8/II und hielt mit Genehmigung der Witwe an der Friedhofskapelle eine ergreifende Trauerrede: Hier fasste er persönliche Dinge zusammen, die er von den Kollegen in vielen Gesprächen erfahren hatte. Die Betreuung durch Olaf Schaper und Jan Mallmann- Kalenberg war auch für die Kollegen der FRW 8/II in dieser schwierigen Situation wohltuend: nicht aufdringlich und immer ein offenes Ohr.

Durch die durch den Personalrat initiierte Sammlung konnte Frau Gagsch ein Betrag von 4742,- EURO überreicht werden.



Egon Pöhl



ABC-Erkundung mit dem ABC-Erkundungskraftwagen

Taktische und Technische Möglichkeiten

Einleitung

Ziel einer ABC-Erkundung ist es, dem Einsatzleiter oder Verantwortlichen zeitnah ein möglichst umfassendes Lagebild im Bereich der ABC-Gefahren zu geben. Auf Grundlage dieses Lagebildes entscheidet der Einsatzleiter oder Verantwortliche über die Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung und der Einsatzkräfte.

Um dieses Ziel in einer großräumigen Schadenslage zu erreichen, sollte ein mobil, schnell und kontinuierlich arbeitendes System eingesetzt werden. Diese Forderungen soll der ABC-Erkundungskraftwagen (ABC-ErkKW) erfüllen. Mit ihm ist es bei richtiger Ausstattung, Ausbildung und Taktik möglich, dem Einsatzleiter oder Verantwortlichen ein umfassendes A(B)C-Lagebild bei radioaktiver und chemischer Kontamination zu präsentieren. Biologische Auswertungen sind ad hoc NICHT möglich, auch wenn häufig in der Presse oder von der Politik ein anderes Bild vermittelt wird.

Die Bedeutung und Tragweite einer Meldung über das Vorhandensein oder Nichtvorhandensein von ABC-Gefahren ist nicht zu unterschätzen. Dem Führer des ABC-Erkundungskraftwagens kommt hierbei eine Schlüsselrolle zu. Diese kann er nur mit der entsprechenden Ausbildung wahrnehmen. Er stellt wichtige Ergebnisse für die Einsatzleitung fest, aus denen sich weitreichende Maßnahmen für

Bevölkerung und Einsatzkräfte entwickeln können, z.B. Warnungen (Durchsagen oder großflächiger mit Radio), Evakuierungen oder Räumungen von Häusern und Gebieten. Für die Einsatzkräfte kann dies das Tragen von Atemschutz oder spezieller Einsatzkleidung bedeuten.

Um das Fahrzeug effizient nutzen zu können, muss es in die vorhandene Führungsstruktur der Kommunen/ Länder eingebunden werden. Wird das Fahrzeug darüber hinaus nicht in die „normale“ Gefahrenabwehr mit eingebunden, wird es im Großschadensfall oder der Katastrophe mit Sicherheit nicht funktionieren. In Düsseldorf ist die Löscharbeit Umweltschutz (ehem. ABC-Zug) über die AAO bei entsprechenden Schadensereignissen (z.B. GSG II) von Anfang an mit dabei. Bei größeren ABC-Schadenslagen wird der Messeinsatz in einem eigenen Abschnitt geführt. Mit zusätzlichen Messgeräten, die in jedem ELW 1 sowie mehrfach auf dem GW-A mitgeführt werden, können weitere Messfahrzeuge ausgestattet werden. Über standardisierte Nachweisblätter ist es möglich, auch per Funk oder Telefon (besser aber per Fax), diese in eine Abschnittsleitung zu übertragen.

Beim Einsatz mehrerer Erkundungskraftwagen bzw. anderer Messfahrzeuge ist es vorteilhaft, ein geeignetes Führungsfahrzeug als so genannten



„Messleitwagen“ (MLW) zu verwenden. Derzeit wird dafür „behelfsmäßig“ (d.h. ohne DFÜ zu den ErkKW) ein normaler ELW 1 des C-Dienst 10 (Zugführer bzw. Abschnittsleiter, stationiert an der Feuerwache 10, Technik- und Umweltwache) benutzt. Das Fahrzeug wird im Zuge der Ersatzbeschaffung durch einen Kleintransporter ersetzt, der sowohl als ELW 1, wie auch als Mess(leit)fahrzeug dienen kann. Eine Datenübertragung (Basis vermutlich GSM) von und zu den ErkKW sowie die grafische Kartendarstellung der chemischen Messpunkte analog dem Strahlenschutzmodus ist geplant.

An anderen Standorten kann eventuell ein ABC-ErkKW zu so einem Fahrzeug durch erweiterte Datenkommunikationsmittel sowie v. a. einem zweiten 4m-Funkgerät aufgerüstet werden. Das zweite 4m-FuG wird bei MLW für den Aufbau eines eigenen Funkverkehrskreises für den Messeinsatz benötigt. Vor allem dann, wenn Fahrzeuge ohne Daten-Fern-Übertragungs-Möglichkeiten (DFÜ) eingesetzt werden, ist dies wichtig, um den Einsatzkanal nicht noch mehr zu belasten. Der übliche Einsatzstellenfunk im 2m-Band ist dafür von der Reichweite her nicht ausreichend. Die räumlichen Möglichkeiten zum Arbeiten als MLW sind aber SEHR eingeschränkt. Schon das Ausbreiten einer (Lage-)Karte ist nur auf den Messgeräten des Messcontainers möglich, da jede Arbeits- oder Schreibfläche fehlt.

Einsatzmöglichkeiten und Einsatzgrenzen des ABC-Erkundungskraftwagens

Allgemeines

Das Fahrzeug ist geländefähig im Sinne der DIN 1846 und verfügt über einen zuschaltbaren Allradantrieb. Auch mit eingeschaltetem Allradantrieb ist eine „Querfeldeinfahrt“ nur bedingt möglich, da dies die Grenzen des Fahrgestells überschreitet.

Mit dem Differential-Global-Positioning-System (DGPS) kann via Satellit die Position des Fahrzeuges auf ca. 5 Meter genau bestimmt werden. Sind die zur Bestimmung der Position benötigten Satelliten nicht verfügbar (z.B. bei der Fahrt durch einen Tunnel, oder im Spannungsfall durch „Vergrößerung“ des GPS-Rasters), wird die Position über Koppelnavigation bestimmt, so dass auch eine Ortsbestimmung möglich ist, wenn das System den Kontakt zu den Satelliten verliert.

Über eine integrierte Durchsageeinrichtung ist eine Information der Bevölkerung möglich. Die Speicherung der Warntexte erfolgt digital, ein Abspielen von Kassetten ist mit dem serienmäßigen Radio-Kassettengerät nicht möglich. Die Feuerwehr

Düsseldorf nutzt seit Jahren einheitlich die Warn-CD der Feuerwehr Saarbrücken. Da die ErkKW in die Gefahrenabwehr integriert sind, haben sie auch entsprechende Abspielmöglichkeiten im Austausch zum Serien R-/C-Teil bekommen. (Es gibt allerdings auch hier nur die Möglichkeit, die CD abzuspielen und über das Mikrofon der digitalen Warnanlage Teile davon vom Fahrzeuglautsprecher im Führerhaus aufzunehmen. Diese Aufnahme lässt sich dann wieder über die Durchsageeinrichtung via Außenlautsprecher abspielen. Dieser Weg ist natürlich mit Qualitätsverlusten verbunden.)

Bei der Ergänzung der Ausstattung ist zu beachten, dass nur noch eine Gewichtsreserve von ca. 80 kg vorhanden ist.

Mit der im Messcontainer untergebrachten Batterie kann der Container bei gleichzeitiger Nutzung aller Meßsysteme mindestens 6 h betrieben werden, wenn die Batterie in einem einwandfreien Zustand und voll geladen ist. Die Containerbatterie ist mit einer Rückspeiseunterdrückung gegenüber der Stromversorgung des Fahrzeugs abgesichert. Im Bereich der Leerlaufdrehzahl ist die Lichtmaschine nicht in der Lage, (bei Volllast) alle Stromverbraucher zu bedienen und die Batterien aufzuladen.

Deshalb sollte in der Serienversion jeder unnötige Stromverbrauch (Licht, Heizgebläse, Funken) so weit wie möglich eingeschränkt werden. Je nach Alter der Batterie, deren Ladezustand und der gewählten Fahrgeschwindigkeit (Messfahrt) sowie eingeschalteten Verbrauchern ist dann ein Fahrbetrieb bei Messfahrt von ca. 2 - 4 h möglich. Die beiden in Düsseldorf stationierten ABC-ErkKW wurden nach den zeitlichen Vorgaben der Einsatzvorbereitung (mind. 8 h Messbetrieb) umgebaut und erhielten eine komplett geänderte Lade- und Stromversorgungstechnik, die nun einen Messbetrieb erlaubt, solange Diesel im Tank ist.

Bei der Serienversion ist vor Verwendung von externen Stromquellen zu beachten, dass bei Anschluss der 230 V Leitung an die entsprechende Ladesteckdose die Starter- und Zusatzbatterie nicht geladen wird. Geladen wird lediglich die Batterie des Messcontainers. Starter- und Zusatzbatterie werden erst bei Anschluss an die 12-V DIN-Ladesteckdose aufgeladen. Durch den gemeinsamen 12V Ladeanschluss von Starterbatterie (Nasstechnik) und Zusatzbatterie (Geltechnik) besteht die Gefahr einer Batterieschädigung, da jede Batterie unterschiedliche Ladeparameter (Ladekurven) benötigt und besonders auf die Erhaltungsladung geachtet werden muss. Bei falscher Ladekurve besteht die Gefahr des Auskochen bzw. Ausgasen des Elektrolyten. Auch dies wurde beim Umbau für die beiden Düsseldorfer Fahrzeuge geändert. Nach Austausch der Nassbatterie durch Gel-Technik werden nun beide Batterien über einen elektronischen Ladestromverteiler durch ein

Gel-Batterie taugliches Ladegeräte mit spezieller Ladekurve v. a. im Bereich der Erhaltungsladung der Fa. Leab geladen.

Das Fahrzeug hat bei vollständiger Beladung und der Besetzung mit vier Personen á 90 kg nur noch eine Gewichtsreserve von ca. 80 kg. Dies ist bei der Ergänzung der Ausstattung zu beachten.

Die Datenfernübertragung mit dem Fahrzeug ist im eingebauten Rechner von Seiten der Software vorbereitet. Es fehlt aber jede Technik zur Übertragung selbst. Auch ein Mobilfax zur Übermittlung der Ausdrucke aus dem im Messcontainer eingebauten Drucker ist in der Bundesausstattung nicht enthalten.

Die beiden Düsseldorfer Fahrzeuge haben daher je ein Mobilfax erhalten, die Datenübertragung direkt aus dem Mess-PC ist in Vorbereitung und wird in Verbindung mit dem ELW 1 (C-Dienst -10) realisiert. Das Mobilfax ist als Office Jet ausgelegt und ermöglicht neben dem Faxen natürlich auch das farbige Scannen und Ausdrucken von PC-Dateien (z.B. Messwerttabellen) oder Kartenausschnitten.

Zur Erfassung der lokalen Wetterdaten verfügt das Fahrzeug schon in der Serie über einen einfachen meteorologischen Satz, mit dem Windgeschwindigkeit, Luftdruck und relative Luftfeuchte bestimmt werden können. Die Ausstattung wird durch einen Kompass und ein Fernglas ergänzt.

Die zur Grundausstattung zählenden zwei Chemikalienschutzanzüge haben eine integrierte Atemschutzmaske, einen außen liegenden Pressluftatmer und sind auch für den Einsatz mit Atemschutzfiltern ausgelegt. Sie sind gemäß Richtlinie 89/686/EWG zertifiziert und genügen der DIN EN 943-2. Ihr Einsatz ist also grundsätzlich möglich, auch wenn sie bei öffentlichen Feuerwehren bisher nicht „feuerwehrtypisch“ sind.

Ein ABC-Markierungssatz mit Plastikschildern und Markierungs- und Absperrbändern ist vorhanden, um kontaminierte Bereiche und Einsatzstellen zu kennzeichnen. Der ABC-Erkundungskraftwagen ist nicht dazu konzipiert, in stark kontaminierte Bereiche einzufahren (keine Schutzbelüftung) und soll nur eingesetzt werden, um die Randbereiche von Schadstoffwolken und Kontaminationen festzustellen.

Beim Einsatz des Trupps unter CSA ist auch daran zu denken, dass weder Sicherheitstrupp (vgl. FwDV 7) noch Dekon-Maßnahmen (vgl. vfdB-RL 10/04) mit diesem Fahrzeug alleine möglich sind! Ein Einsatz alleine kann daher nur erfolgen, wenn der Einsatz im wahrsten Sinne überschaubar ist (im Freien, vgl. FwDV 7) UND eine spätere Dekontamination GESICHERT ist (z.B. Einsatz von Filtergeräten, Dekonmaßnahmen erfolgen nach Absprache



*Abb. 3:
Zusätzliches 2m-FuG in aktiver Ladehalterung, daneben FMS-fähige Zweitbesprechung des 4m-Bandes, an der Trennwand das GSM-Modul sowie der 230 V-Wandler.*

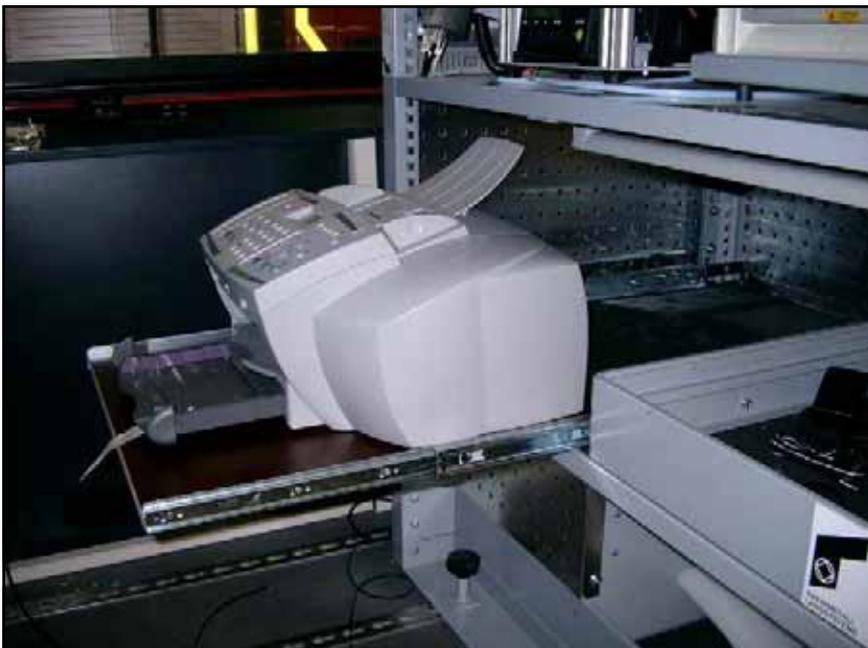
mit der Abschnittsleitung über eine Dekon-P-Einheit o. ä.).

Im Zuge der kommunalen Ergänzung erfolgt in Düsseldorf die Ausrüstung mit den üblichen Masken und (mehrfachen) Filtern je Sitzplatz der Besatzung sowie mit Einwegschutzkleidung.

Kommunikationstechnik

Die Düsseldorfer ABC-ErkKW haben neben der Serienausstattung (ein 4m-Funkgerät und zwei 2m-Funkgeräten noch ein weiteres 2m-Funkgerät in einer Aktivhalterung neben der Rückbank sowie eine Zweitbesprechungseinheit für den 4m-Funk an gleicher Stelle erhalten. Muss tatsäch-

lich ein Messeinsatz unter CSA durchgeführt werden, so können die beiden Serien-Funkgeräte inklusive Sprechgarnitur von diesem Trupp mitgenommen werden und es besteht trotzdem noch ein Funkkontakt zum ABC-ErkKW zum dortigen Gerät. Dieser Einsatzfall dürfte die absolute Ausnahme sein, weil er sicher vom ABC-ErkKW alleine gar nicht bewältigt werden kann. Es gibt ohne Unterstützung durch andere Einheiten weder einen gleich ausgestatteten Sicherheitstrupp (SiTr, nach FwDV 7), noch eine bessere Dekon-Möglichkeit (vgl. vfdb-RL 10/04). Nur der abgesetzte Einsatz unter Schutzanzug (z.B. mit Filter) im Freien bei bekannten und beherrschbaren Lagen und vorhandener Dekon-Möglichkeit (z.B. Desinfektion bei einer Tierseuche) kann so alleine vom ABC-ErkKW allein bewältigt werden.



*Abb. 4:
Mobilfax im Messcontainer*

Durch Ausbau der Trennwand zwischen Fahrer- und Mannschaftsraum können vom Beifahrersitzplatz (Sitz des Fahrzeugführers) auch die beiden serienmäßig vorgesehenen 2m-FuG erreicht werden. Dies ist gerade bei der Anmeldung im Einsatzstellenfunk auch schon während der Anfahrt wichtig, um den 4m-Kanal damit zu entlasten.

Wie bereits beschrieben, haben die beiden Düsseldorfer Fahrzeuge je ein Mobilfax erhalten.

Der Messcontainer des ABC-Erkundungskraftwagens

Die zentrale Komponente des ABC-Erkundungskraftwagens ist der im Mannschaftsraum hinter dem Fahrer-/Beifahrersitz und der eingebauten Trennwand verstaute Messcontainer. Die Trennwand dient u. a. der Verdunkelung des Messplatzes, um eine Blendung an den Messgeräten und an dem PC ausschließen zu können. Sie ist NICHT erforderlich, um den Container davor zu hindern, bei einem Unfall nach vorne zu schießen (der Düsseldorfer Umbau wurde einer TÜV-Abnahme unterzogen und war ohne Mängel) – angesichts ihrer leichten Blechausführung und den einfachen Schrauben könnte sie das auch gar nicht.... Im Übrigen dürften bei solchen Befürchtungen die hinteren Sitzplätze sowieso nicht genutzt werden! Der Container ist so konzipiert, dass er theoretisch auch unabhängig vom Fahrzeug betrieben werden oder in jedem anderen Fahrzeug über Spannbänder verlastet werden kann, wenn entsprechende Sicherungselemente in diesem Fahrzeug vorhanden sind. Dabei muss auch an die Stromversorgung des Messcontainers gedacht wer-

den. Im praktischen Fall ist daher ein Transport UND Betrieb mit/in anderen Fahrzeugen nur mit voller Messcontainerbatterie möglich, da im Fahrbetrieb kein Ladestrom durch die Lichtmaschine über die 12V Steckdose eingespeist werden kann. Der Messbetrieb ist dann natürlich nur über eine sehr beschränkte Zeit (solange der Strom der Batterie reicht) möglich. Ggf. kann ein anderes Basisfahrzeug (z.B. mit defektem Messcontainer) im Tausch benutzt werden.

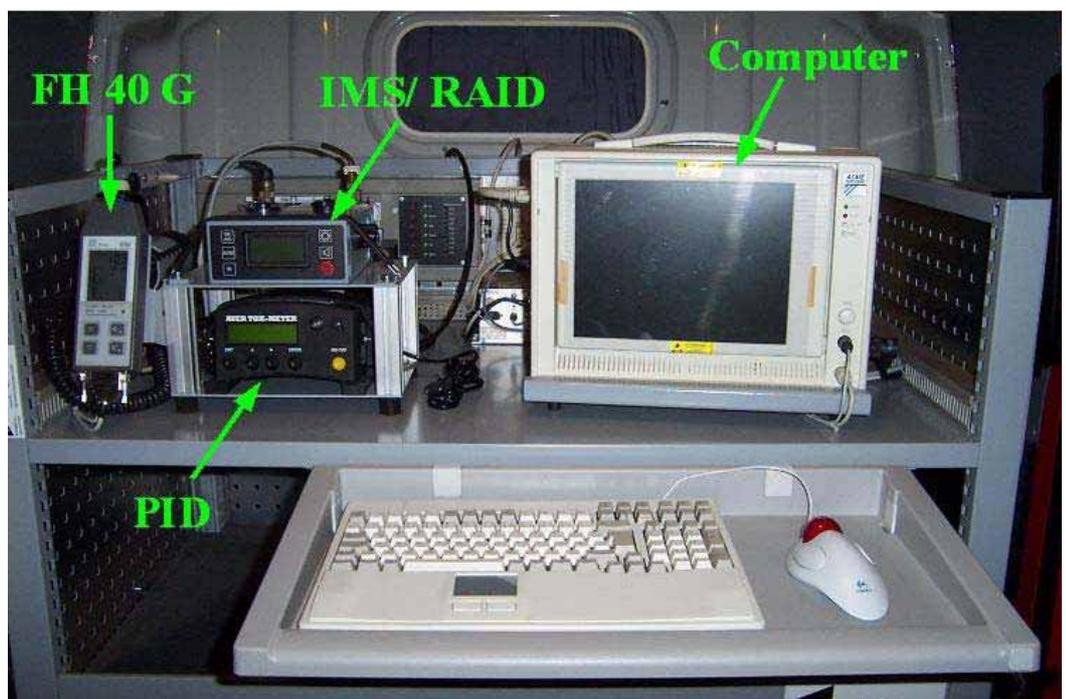
Die Messtechnik verfügt über Nachweismöglichkeiten im A und C – Bereich. Für den B- Bereich ist zur Zeit nur eine Probenahme möglich. Alle Geräte (Ausnahme NBR-Sonde) sind so konzipiert, dass sie sowohl vom Fahrzeug aus (online) als auch in einem abgesetzten Modus außerhalb des Fahrzeuges eingesetzt werden können.

Die vfdb entwickelt im Referat 10 derzeit mit der dreiteiligen Richtlinie 10/05 einen Rahmen für die Messung und Probenahme im Feuerwehreinsatz (vgl. www.vfdb-10.de). Es ist dringend zu empfehlen, sich vor allem bei der Probenahme daran zu halten. Falsche Probenahmen führen im schlimmsten Fall zu völlig falschen Ergebnissen.

A-Erkundung

Es stehen mehrere Messgeräte zur A-Erkundung zur Verfügung. Mit dem Messcontainer stehen für die Detektion von Gammastrahlung die NBR (Natural-Background-Reduction)-Sonde (FHZ672-2) für den Bereich von ca. 10nSv/h bis 100µSv/h und ein Dosisleistungsmessgerät (FH 40 G) mit Proportionalzählrohr für den Bereich 100µSv/h bis 1 Sv/h zur Verfügung. Die NBR-

Abb. 5:
Serienmäßiger Messcontainer: Im Zuge des Umbaus der Düsseldorfer Fahrzeuge wurde der Messcontainer nach vorn versetzt und ein Faxgerät eingebaut. Bei den Messgeräten handelt es sich um ein Dosisleistungsmessgerät (FH 40 G) einen Photoionisationsdetektor (PID) und einen Ionemobilitätsspektrometer (IMS). (Foto: Sven Blumberg, FF Wuppertal, Umweltschutzzug – ABC-Dienst, bearbeitet von A. Schild)



Sonde – ein Plastiksintillationszählrohr - ist fest eingebaut. Die Proportionalzählsonde kann auch entnommen werden und so zur Messung außerhalb des Fahrzeuges genutzt werden.

Eine Besonderheit der Messeinheit ist darin zu sehen, dass die NBR – Sonde zwischen künstlicher und natürlicher Radioaktivität unterscheiden kann! Dies ist mit herkömmlichen Feuerwehr-Messgeräten aus dem Bereich „Strahlenschutz“ NICHT möglich.

Als reine Handgeräte sind ein Kontaminationsnachweisgerät, ein Dosisleistungsmessgerät (Zusammenstellung II) und vier Dosimeter (Strahlendosimeter, taktisch, digital) vorhanden. Diese drei Gerätearten sind aus dem bisherigen ABC-Dienst schon bekannt.

Die Probennahme von flüssigen und festen Proben ist mit der Spürausrüstung möglich.

Die Messergebnisse können sowohl online in einer Karte (Kopplung erfolgt über GPS) als auch in Tabellen- und Diagrammform dargestellt werden. Die so erhaltenen Daten können im PC gesichert, ausgedruckt oder übermittelt werden. Die gespeicherten Daten können jederzeit abgerufen werden.

Für die (nahe?) Zukunft ist seitens des Bundes die Auslieferung von Zusatzsonden geplant, über die flüssige und feste Proben ausgemessen werden können (auch α und β -Strahlung).

B-Erkundung

Zum Erkennen bzw. direktem Nachweisen von biologischen Agenzien ist keine Ausrüstung vorhanden.

Die Spürausrüstung bzw. der Probenahmesatz gestattet eine Probennahme von flüssigen und festen B-Proben. Schnelltests zur Identifikation von Erregern oder Toxinen sind derzeit in Deutschland nicht verfügbar. Ein spezieller B-Probenahmesatz ist seitens des Bundes momentan in der Erprobungsphase und soll künftig die Spürausrüstung ergänzen.

C-Erkundung

Der Messcontainer enthält zwei Messgeräte. Zusätzlich ist auf dem Fahrzeug die Spürausrüstung Probenahmesatz zur C-Erkundung vorhanden.

Bei den Messgeräten handelt es sich um einen Photoionisationsdetektor (PID) und ein Ionenmobilitätsspektrometer (IMS). Diese beiden Geräte wurden von Seiten des Bundes ausgewählt, da sie sich beim Nachweis von toxischen Substanzen ergänzen (Grundlage war die Liste der Einsatztoleranzwerte, vgl. vfdB RL 10/01) und das IMS chemische Kampfstoffe detektieren kann. Beide Geräte unter-

suchen die Luft kontinuierlich nach Verunreinigungen. Das IMS ist in der Lage innerhalb gewisser Grenzen Stoffe zu identifizieren. Hierzu müssen die Stoffe in einer der beiden Stoffbibliotheken (Kampfstoff- und Industriechemikalienbibliothek) enthalten sein. In den beiden Bibliotheken sind derzeit im Serienzustand enthalten:

Kampfstoffbibliothek (CWA)

- Lewistit
- Sarin
- Schwefel-Lost (S-Lost)
- Soman
- Stickstoff-Lost (N-Lost)
- Tabun
- VX

Industriechemikalienbibliothek (ITOX)

- Ammoniak
- Blausäure
- Chlor
- Chlorierte Kohlenwasserstoffe
- Essigsäure
- Schwefeldioxid
- Toluoldiisocyanat

Wenn das IMS in der Bibliothek verändert wird, um z.B. mehr Industriechemikalien verfügbar zu haben, ist zu beachten, dass sich die Empfindlichkeiten verschieben! D.h. es wird dann in anderen Bereichen eine reduzierte Empfindlichkeit in Kauf genommen werden müssen.

Mit dem zweiten Messgerät, dem Photoionisationsdetektor (PID), ist man in der Lage, eine große Anzahl von Stoffen zu detektieren. Das Gerät ist besonders geeignet für den Nachweis von unpolaren Kohlenwasserstoffen ab 4 Kohlenstoffatomen, insbesondere Aromaten und verzweigte Verbindungen. Die Identifizierung einer Substanz ist mit diesem Gerät nicht möglich. Ist der Stoff nicht bekannt, ist nur eine Aussage möglich, ob eine Stoffkonzentration steigt, gleich bleibt oder abnimmt. Ist der Stoff auf anderen Wegen eindeutig identifiziert worden und in der Bibliothek vorhanden, kann eine quantitativ korrekte Angabe der Konzentration über sog. Responsefaktoren erfolgen.

Eine Verknüpfung der Messdaten mit den Ortskoordinaten erfolgt derzeit nur in Tabellenform. Die Darstellung am PC ist noch nicht möglich, soll aber in einer Folgeversion realisiert werden.

Mit der Spürausrüstung Probenahmesatz können gasförmige, wässrige und feste C-Proben genommen werden.

Die Feuerwehr Düsseldorf hat auf den beiden ABC-

Abb. 6:
Messkoffer der kommunalen Zusatzausstattung

ErkKW noch den in Düsseldorf standardisiert eingeführten Messkoffer „1“ (MK 1) verladen, der identisch auch bei den ELW 1 und mehrfach im GW-A vorgehalten wird. (Der MK 2 ergänzt die Beladung des MK 1 und steht auf dem GW-A und AB-A zur Verfügung.)

Der MK 1 enthält neben einem Fünf-Gasmessgerät inkl. Ex-Messung auch ein Chip-Messsystem (CMS). Die Messkomponenten wurden so ausgewählt, dass die Bedienung der Messgeräte möglichst selbsterklärend und einfach ist (Einknopfbedienung).

Mit dem Gasmessgerät Polytektor II G 750 können neben der Ex-Gefahr (kalibriert auf Nonan), Chlor (Cl₂), Kohlenmonoxid (CO), Kohlendioxid (CO₂) und Sauerstoff (O₂) gemessen werden.

Als Ergänzung zum Polytektor und IMS können mit dem Chipmeßsystem CMS der Fa. Dräger die Industriechemikalien Salzsäure (HCL), Blausäure (HCN), Ammoniak (NH₃) und Nitrose Gase gemessen werden. Die Chipauswahl ist speziell auf das in Düsseldorf vorhandene Hauptgefahrenpotential zugeschnitten worden. Im ergänzenden MK 2 werden weitere speziellere Chips bzw. Ersatzchips und Ersatzprüfrohre vorgehalten.

Da in beiden Geräten Datenspeicher integriert sind, werden die Messdaten automatisch dokumentiert. Die Dokumentation des Messvorgangs ermöglicht das Abspeichern, Auslesen und grafische Darstellen der Messwerte bzw. -kurven auf einem PC. Entsprechende Dokumentationsunterlagen, u. a. Mess-Schemata, Büromaterial, pH-Papier und Ölteststreifen komplettieren den Messkoffer.

Hinweis:

Die Dokumentation zu den grundsätzlichen Problemen mit der Serienversion des A(B)C-ErkKW und Details zum Umbau der Düsseldorfer Fahrzeuge ist unter www.abcgefahren.de nachzulesen.



Taktische Möglichkeiten der ABC-Erkundung

Allgemeines

Die ABC-Erkundung wird im Sinn der FwDV 100 „Führung und Leitung im Einsatz“ durchgeführt. Hierbei erscheint es sinnvoll, ab einer bestimmten Dimension der Schadenslage einen eigenen Abschnitt „ABC-Erkundung“ zu bilden. Folgende Darstellungen zeigen die ABC-Erkundung in verschiedenen Führungsstufen :

Führungsstufe 1

Einsatz eines ABC-Erkundungstrupps:

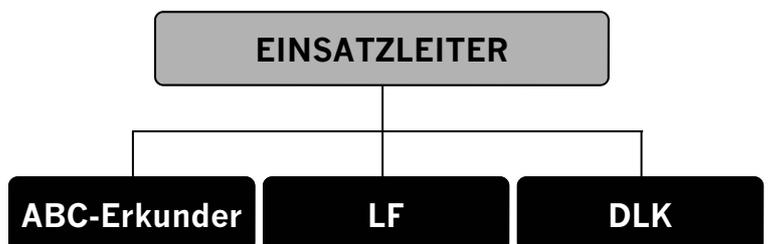


Abb. 7:

Führungsstufe 1 – lokaler Einzelfahrzeugeinsatz (z.B. bei Gasgeruch)

Führungsstufe 2

Einsatz eines Führungstrupps ABC-Erkundung und max. 5 diesem unterstellten ABC-Erkundungstrupps.

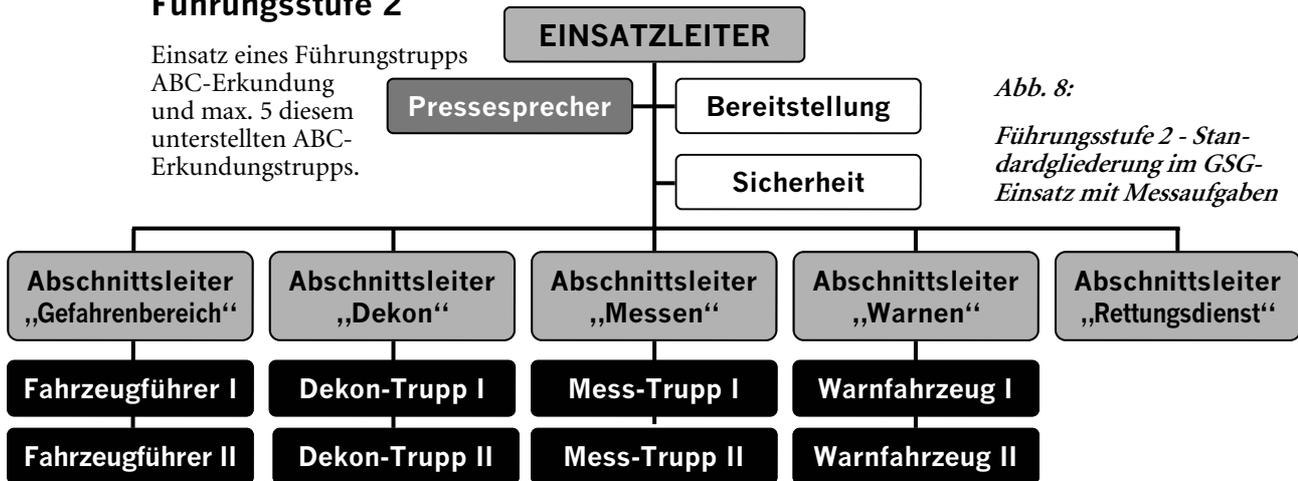


Abb. 8:
Führungsstufe 2 - Standardgliederung im GSG-Einsatz mit Messaufgaben

Führungsstufe 3

Einsatz von zwei oder mehr Führungstrupps ABC-Erkundung mit jeweils mehreren (max. je 5!) ABC-Erkundungstrupps und Aufbau einer ABC-Mess- und Auswertezentrale.

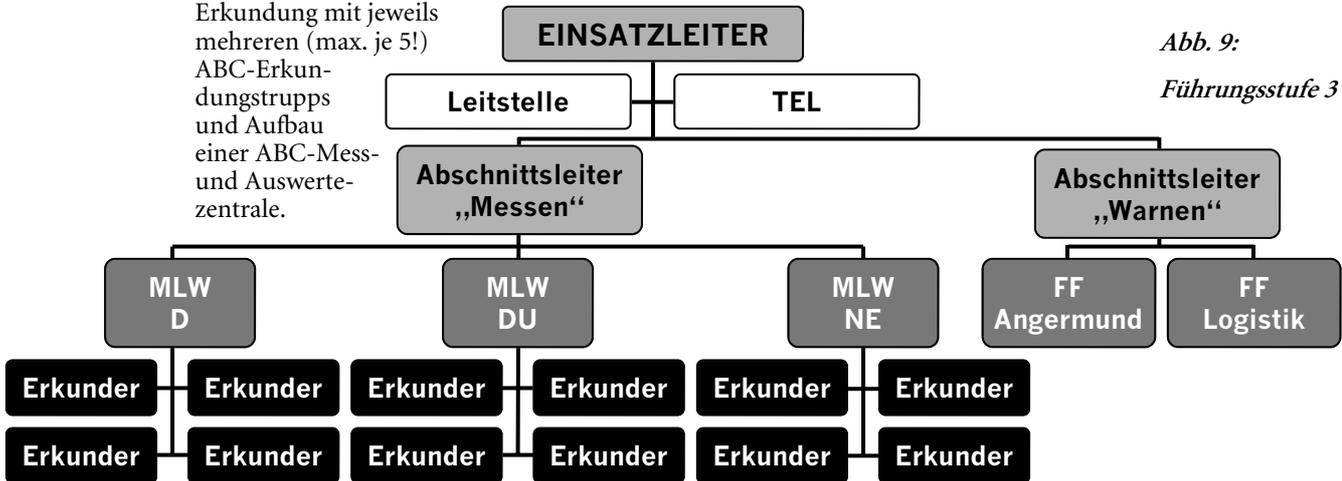


Abb. 9:
Führungsstufe 3

Führungsstufe 4

Einsatz von zwei oder mehr ABC-Mess- und Auswertezentralen. Führung dieser ABC-Mess- und Auswertezentrale durch eine

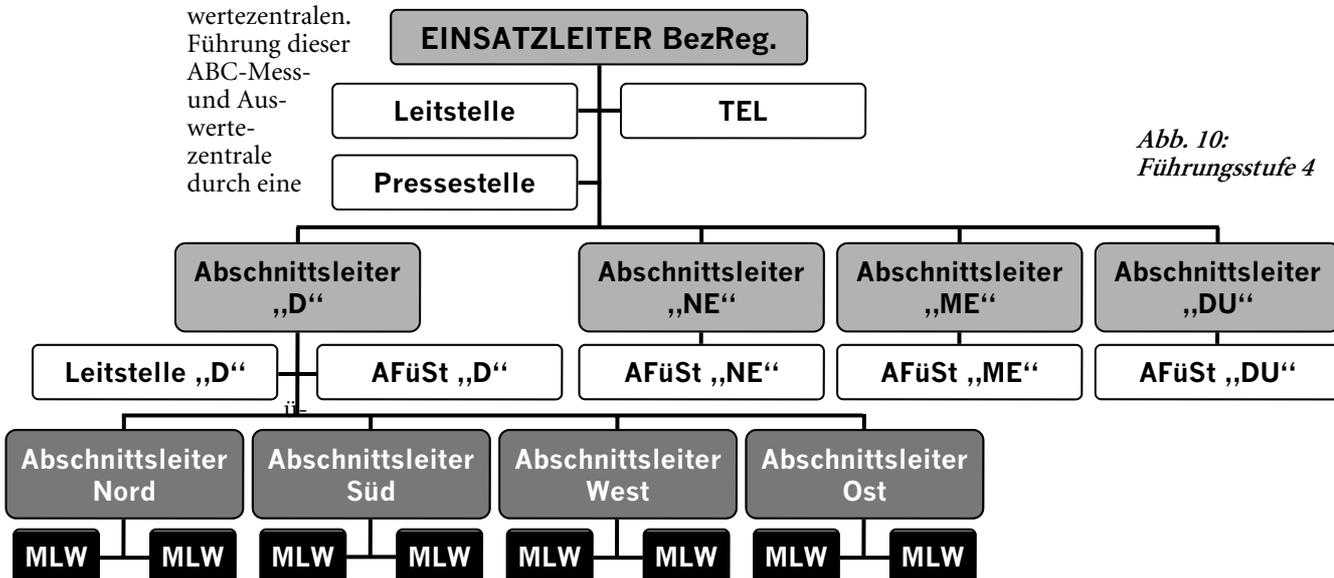


Abb. 10:
Führungsstufe 4

bergeordnete ABC-Mess- und Auswertezentrale in räumlicher Nähe zur Einsatzleitung.

Diese Führungsstufe ist für überregionale Großschadenslagen vorstellbar. Die Einsatzleitung liegt dann z.B. in einem Landesinnenministerium. Als mögliches Einsatzszenario wäre der GAU (Größter Anzunehmender Unfall: i. d. R. Kernschmelze) in einer kerntechnischen Anlage vorstellbar.

A-Erkundung

Die A-Erkundung erfolgt in den Einsatzformen „online“ und „abgesessen“ (vom Fahrzeug). Online bedeutet, dass die Messung während der Fahrt bzw. stationär zu Überwachungszwecken kontinuierlich durchgeführt wird. Abgesetzt werden die Messgeräte des ABC-Erkundungskraftwagens von Einsatzkräften z.B. in nicht befahrbarem Gelände außerhalb des Fahrzeuges eingesetzt. Eine Kombination der Einsatzformen ist möglich.

Als Einsatzarten zur A-Erkundung können z.B. unterschieden werden:

- das Feststellen und Kennzeichen der räumlichen Ausdehnung einer radioaktiven Kontamination

- die Überwachung einer Kontamination
- das Suchen von punktförmigen Strahlenquellen
- Kontrolle von Umweltproben

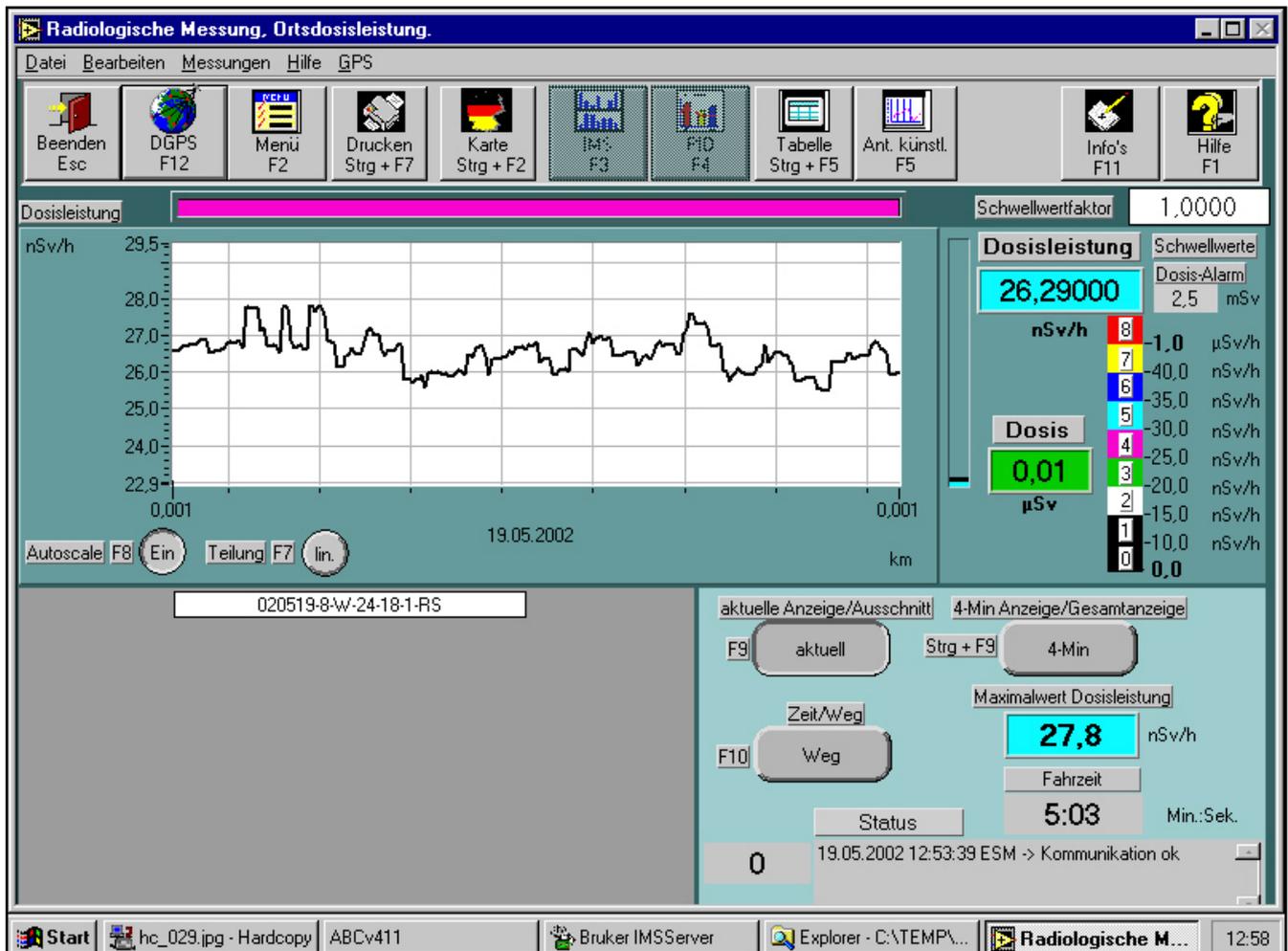
B-Erkundung

Zur B-Erkundung sind keine Mess- und Nachweismittel auf dem ABC-ErkKw vorhanden. Um Biologische Agenzien nachweisen zu können, muss eine Probe genommen werden, die dann in einem Labor analysiert wird. Die Probenahme wird in einem anderen Kapitel dieser Dokumentation beschrieben.

Den Einsatz von Biologischen Kampfstoffen kann man oft nur an ungewöhnlichen Indikatoren in der Umwelt erkennen. Solche Hinweise können z. B. sein:

- Tote Tiere (viele, beschränkt auf ein Gebiet)
- Kein Insektenflug oder viel Insektenflug
- Massenansturm von Verletzten (MANV) mit den gleichen Symptomen

Abb. 11: Bildschirm Ausdruck einer „A“-Online-Messung



- Ungewöhnliche Tropfen, Beläge oder Staub an Oberflächen
- Tief liegende Wolken oder Nebelbänke (besonders bei Sonneneinstrahlung)
- Ungewöhnliche Luftverschmutzungen
- Zurückgelassene Einsatzmittel
- Organismen, die normalerweise nicht in dieser Region oder Jahreszeit vorkommen

Es ist also besonders wichtig, die Einsatzstelle und die Umstände des Einsatzes genau zu dokumentieren.

Schon in einem Verdachtsfall ist eine Probennahme anzuordnen. Gerade auf diesem Gebiet ist eine frühzeitige Einsatzplanung und die Zusammenarbeit mit den zuständigen Dienststellen wichtig.

C-Erkundung

Die C-Erkundung erfolgt sowohl online als auch im abgesetzten Modus.

Mit der messtechnischen Ausstattung im Bereich

Chemie ist es möglich, Boden- und Luftkontaminationen nachzuweisen und kontaminierte Bereiche zu überwachen.

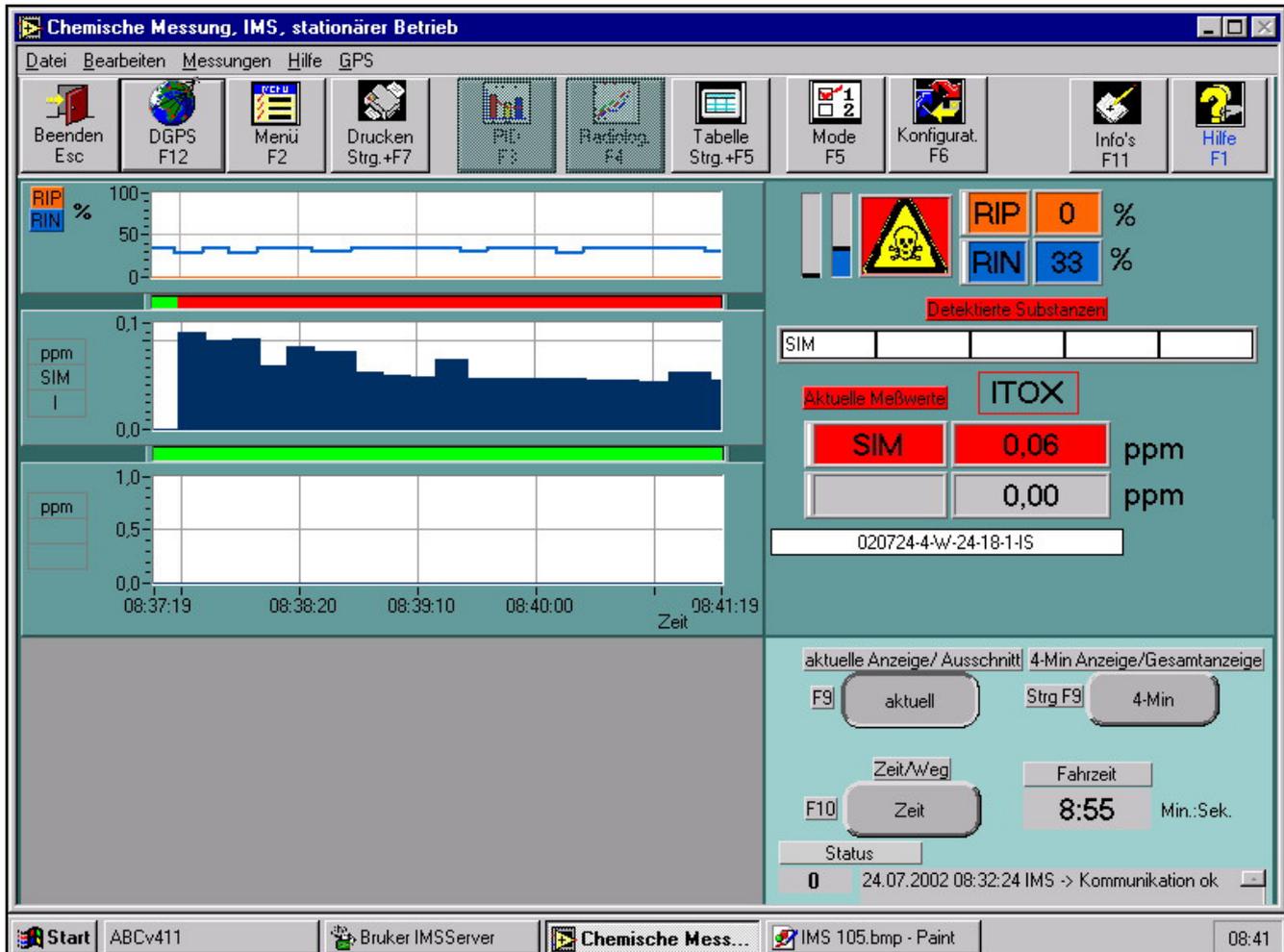
Nachweis und Überwachung von Luftkontaminationen

Ist das Einsatzgebiet groß und lässt es die Topographie zu, ist der Online-Betrieb zu wählen, um das betroffene Gebiet einzugrenzen. Der abgesessene Betrieb ist hier eher die Ausnahme.

Mit Hilfe des IMS und des PID können Luftkontaminationen festgestellt werden, hierbei sollte max. mit einer Fahrgeschwindigkeit von 30 km/h vorgegangen werden. Das PID eignet sich besonders zum Monitoring von Schadstoffwolken und der Suche nach Leckagen. Mit dem IMS können auch sehr geringe Konzentrationen von C-Kampfstoffen in der Umgebungsluft detektiert werden. Bei einer positiven Anzeige oder akustischen/optischen Warnung, meldet der Truppmann diese an den ABC-Erkundungstruppführer.

In Abhängigkeit von dem Ereignis kann es erforderlich sein, weitere Maßnahmen wie Probenahme, lokale Warnung der Bevölkerung usw. zu veranlassen.

Abb. 12: Messung mit dem IMS



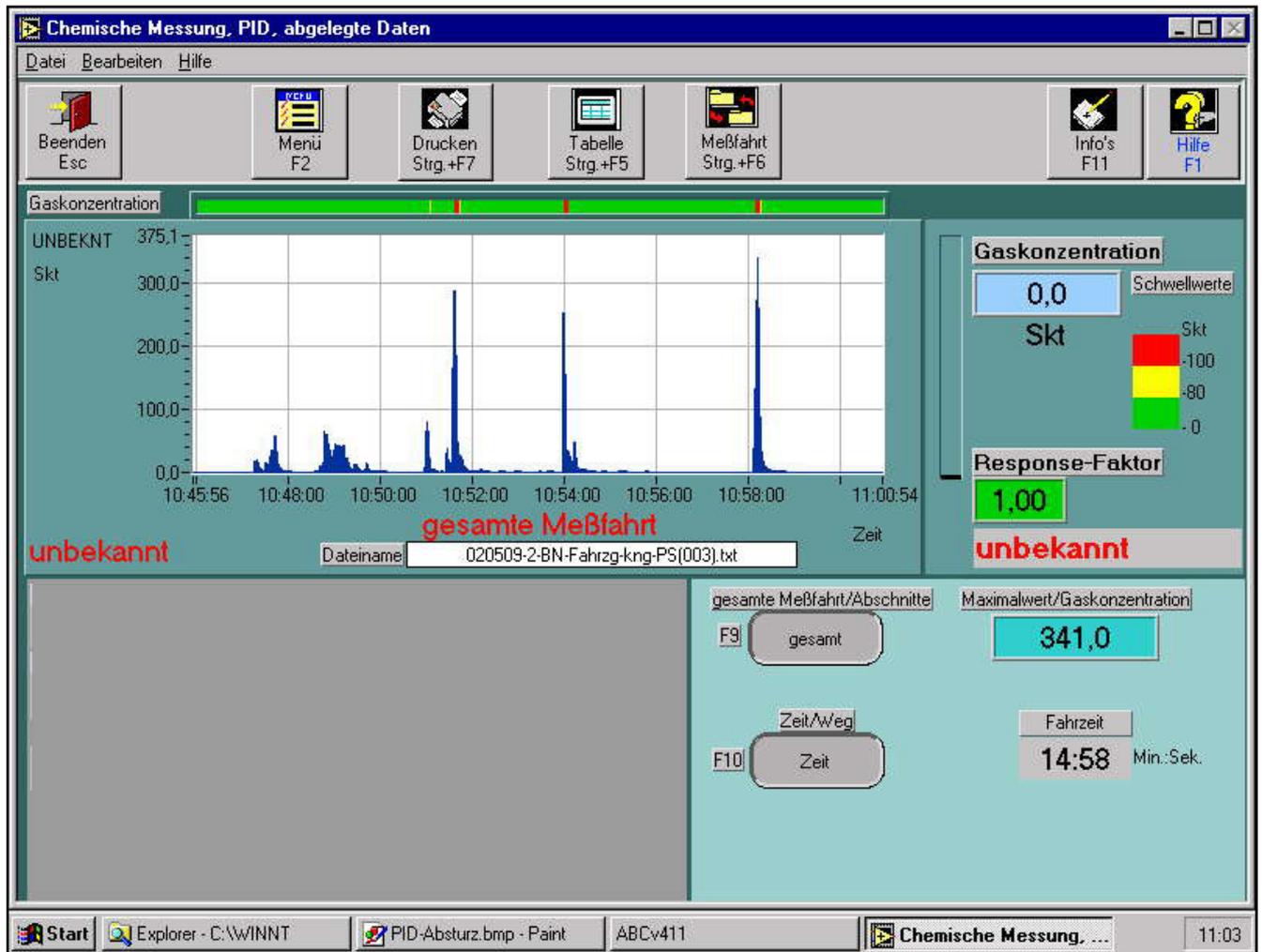


Abb. 13:
Messung mit
dem PID

sen. Die Art der lokalen Warnung und die Form der Meldung ist im Auftrag an den ABC-Erkundungstrupp festzulegen.

Die übergeordnete Führung muss umgehend informiert werden..

Ist das Gebiet sehr klein, kann es abgesperrt und gekennzeichnet werden. Diese Absperrung ist gleichzeitig die Innere Absperrung, die nur mit entsprechender Schutzausrüstung betreten werden darf.

Ergänzend kann mit dem Probenahmesatz lagebedingt eine Luftprobe genommen werden. Bei unbekanntem Stoffen ist eine Probenahme und weitere Analytik in Laboratorien erforderlich.

Eine Ergänzung der Probenahmehausrüstung (z.B. mit Tenax-Röhrchen) wird für Düsseldorf in Abhängigkeit von den weiteren Bearbeitungs- bzw. Messmöglichkeiten geeigneter Labore (z.B. Umweltamt, Landesamt für Umweltschutz) noch geprüft.

Nachweis und Kennzeichnung von Bodenkontaminationen

Der Nachweis einer Bodenkontamination aus dem fahrenden Fahrzeug ist je nach Eigenschaften des freigesetzten Stoffes schwierig. Eine Kontamination des Fahrzeugs sollte vermieden werden, da eine vollständige Dekontamination nur bedingt möglich ist. Deshalb wird in diesen Fällen in der Regel mit Spürtrupps abgesetzt vom Fahrzeug vorgegangen und eine Bodenprobe genommen. Wird das Fahrzeug trotzdem kontaminiert oder lässt sich die Kontamination aus einsatztaktischer Sicht nicht vermeiden, kann das Fahrzeug für weitere Einsatzmaßnahmen ausfallen.

Auf optische Anzeichen einer Bodenkontamination ist zu achten. Bei Kampfstoffen kann auch das Spürpulver eingesetzt werden, um eine Bodenkontamination festzustellen. Eine Dekontamination hat nach dem Einsatz zu erfolgen. Diese kann mit der Ausrüstung des ABC-ErkKW für einige Stoffe auch behelfsmäßig erfolgen, falls Dekon-Kräfte nicht verfügbar sind. Die Ausstattung kann hier ggf. noch örtlich ergänzt werden (z.B. Infektionsschutzsets als Spritzschutz für den Dekonhelfer).

Ordnen von Einsatzgebieten

Sind die Zugweiten gering oder ist die Ausbreitung der beteiligten Stoffe sehr kleinräumig, kann über die Schadensstelle ein einfaches Raster gelegt und so die Schadensstelle systematisch abgesehen werden. Bei massivem Austritt von Stoffen und großflächiger Ausbreitung ist ein koordinierter Einsatz von mehreren Messtrupps nach einem Raster von außen nach innen bis zur festgelegten Kontaminationsgrenze zu empfehlen. Die Organisation hängt aber stark von den beteiligten Stoffen und somit ihren Eigenschaften ab. Hier können deshalb auch nur allgemeine Hilfen zum Einsatz gegeben werden.

Ein Möglichkeit besteht darin, bestimmte Messpunkte im Vorhinein bei der Einsatzplanung festzulegen.

Beispielhaft wird dies an folgender Lage dargestellt:

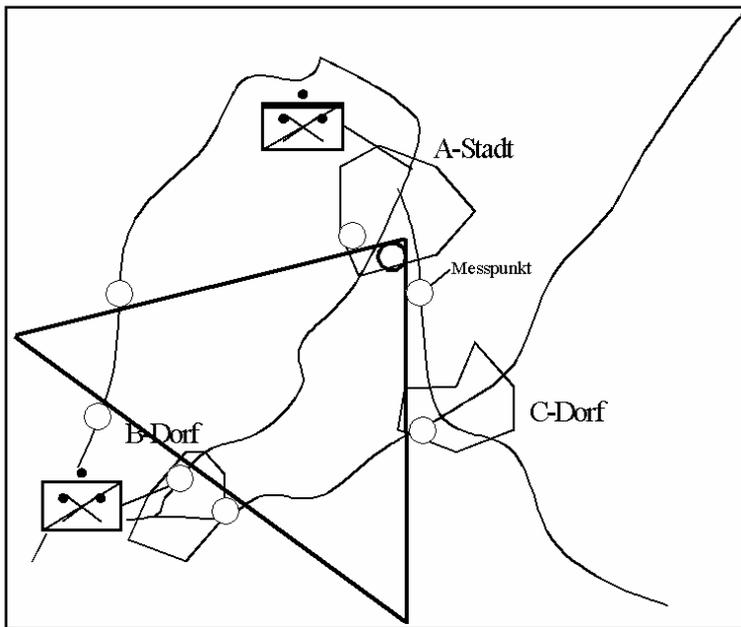


Abb. 14:
Auswertung einer Stofffreisetzung (Grafik: Schild)

Alternativ kann man das Einsatzgebiet in Spürstreifen einteilen. Dabei bekommen die einzelnen Trupps den Auftrag, den Spürstreifen von einer Richtung in die andere abzufahren. Die vermutete Kontamination liegt quer zu dieser Spürrichtung, dadurch kann sehr schnell die Grenze der Kontamination festgestellt werden.

Dies könnte wie unten rechts dargestellt auf eine Lage übertragen aussehen:

Es bleibt aber immer abhängig von den Stoffeigenschaften, für welchen Einsatz seiner Kräfte sich der Abschnittsleiter entscheidet.

Weiterhin können die Trupps die Kontamination umgehen oder die Kontamination durchstoßen.

Fazit

Nachdem Jahrzehnte lang die Erkundung im abgesessenen Betrieb vom Kübelwagen oder Kleintransporter das Maß der Dinge war, bieten die neuen ErkKW eine weit bessere messtechnische Basis.

Es gilt diese nun (nachdem dies leider vorab unterblieben war) nach der Beschaffung bzw. Stationierung mit einer funktionierenden Taktik in die Gefahrenabwehr einzubinden. Technische Adaptionen für die Nutzer sind unabdingbar, sonst ist der Betrieb der Fahrzeuge im Einsatz nur kurze Zeit zu gewährleisten.

Sowohl für die Technik wie auch und noch mehr für die Taktik muss eine weit bessere Ausbildungsdichte und Ausbildungstiefe als bisher erreicht werden, um das System im Verbund der Gefahrenab-

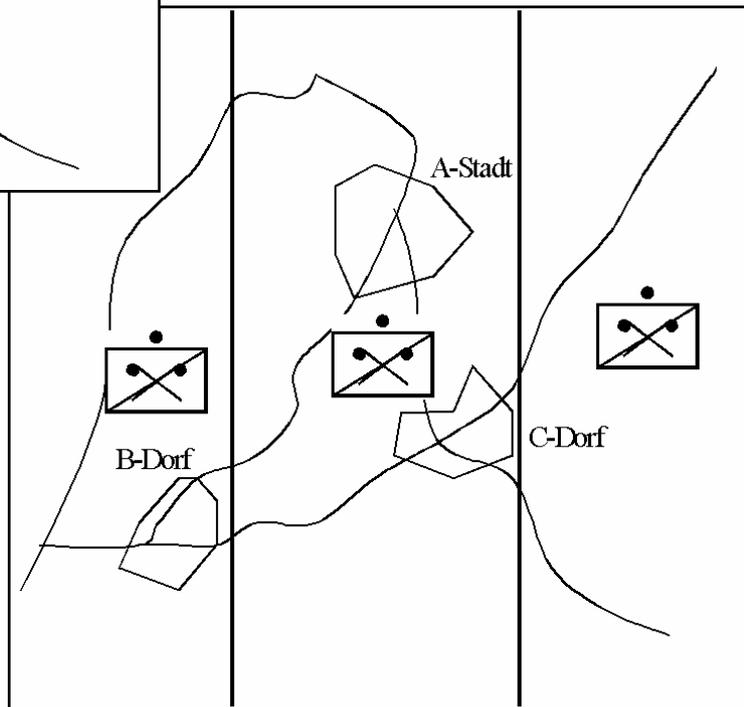


Abb. 15:
Einteilung in Spürstreifen (Grafik: Schild)

wehr im ABC-Einsatz sinnvoll einsetzen zu können.

Quellen:

Autorenkollektiv, Handbuch für den KC-Aufklärer, Militärverlag der DDR, 1981, 5. Aufl.

Bundesamt für Zivilschutz, Leitfaden ABC-Dienst, März 1987

Cimolino, Ulrich; Lang, Oliver: Auswertungen zur Strombilanz am ErkKW, ab 2001, vgl. <http://www.abcgefahren.de>

Cimolino, Ulrich: Vorschläge zur Führungstaktik für den neuen ABC-ErkKW, ab 1998

Graeger, Arvid: Ergebnisse aus dem Arbeitskreis der AGBF-NRW zur Entwicklung einer einheitlichen Einsatztaktik für den ABC-ErkKW, Düsseldorf, 2003

Graeger, Arvid: Einsatz- und Abschnittsleitung, Reihe Einsatzpraxis, ecomed, Landsberg, 2003

Horn W., Fischer D., Allgemeine, Kernstrahlungs-, Chemische Aufklärung, Militärverlag der DDR, 1975, 1. Aufl.

Landesfeuerwehrverband Sachsen, Rahmenempfehlung 002, 1999

vfdb, Referat 10, Richtlinien, vgl. www.vfdb-10.de:

10/01, Bewertung von Schadstoffkonzentrationen im Feuerwehreinsatz

10/02, Die Feuerwehr im Bio-Einsatz

10/03, Schadstoffe bei Bränden

10/04, Dekontamination

10/05, Gefahrstoffnachweis im Feuerwehreinsatz, teilweise noch im Entwurf (T 1: Nachweisteknik; T 2: Taktische Empfehlungen; T 3: Interpretation und Auswertung)

*Von A. Schild (Wuppertal),
U. Cimolino, A. Graeger, O. Lang*

Neue Norm für Feuerwehrgurt verabschiedet...

Die neue Norm für den Feuerwehr-Haltegurt mit Zweidornschnalle für den Selbstrettungseinsatz ist verabschiedet. Ich habe verschieden Einsprüche zu dieser Norm gemacht die leider - wie zu erwarten - alle abgelehnt wurden.

Das einzig Gute an der neuen Norm ist, dass der Feuerwehrgurt jetzt zumindest der EN 358 (Haltegurte) entspricht und somit gemäß den europäischen PSA-Richtlinien für das Halten verwendet werden darf - was mit einem nicht EN 358 zertifizierten Feuerwehrgurt nicht gemacht werden darf! Demnach darf er eigentlich nur noch als Beiltragetur verwendet werden. Dementsprechend darf der Feuerwehrgurt bei der FW Friedrichshafen auch nur noch zum Selbstretten verwendet werden. Für alle anderen Fälle ist der Gerätesatz Absturzsicherung zu verwenden. Außerdem darf es nun auf dem Markt nur noch normgerechte Gurte mit gewissen Mindestqualitätskriterien geben. Von daher war es sogar wichtig, dass diese Norm jetzt verabschiedet wurde. Somit ist erstmals eine EU konforme Übergangsregelung geschaffen worden.

Wichtig erscheint mir aber, dass wir endlich in Deutschland mal die Diskussion anfangen und uns grundsätzlich fragen ob die Einsatzkraft sich tatsächlich selbst retten können müssen!!! Meinem

Wissen nach ist dies so weltweit in keinem Land geregelt?! Auch weiß ich von keinem Fall wo sich ein Kollege tatsächlich selbst gerettet hat!? Im UK gibt es dafür die Anweisung, dass sobald es möglich ist eine Leiter (tragbare- oder Drehleiter) als 2. Rettungsweg für den vorgehenden Trupp in Stellung gebracht werden muss. Halte ich in jedem Fall für Nachahmenswert!

Falls bei dieser Diskussion herauskommt, dass ein Selbstretten nicht notwendig sein sollte, bedeutet dies eine deutliche Erleichterung für die vorgehenden Trupps; mit dem weiteren Effekt Kosten bei der Beschaffung und der Prüfung zu sparen.

Falls es aber weiterhin für notwendig erachtet werden sollte, müsste man überlegen wie man sich selbst retten können sollte. Auf der folgenden Seite sind zwei Fotos von Versuchen, die ich damals noch in Aachen mit allen gängigen PA gemacht habe (die Schlinge könnte natürlich viel kürzer sein). Anstelle der Feuerwehrleine könnte man eine 8 mm Rebschnur (EN 564) (min. 14 kN Bruchlast = Feuerwehrleine) mit einer fest eingebundenen Bremsplatte (kein Bedienfehler möglich!) verwenden. Dies hätte den Vorteil das eine entsprechende Rebschnur billiger, leichter und vom Packvolumen kleiner ist (in Verbindung mit einem dicht schließenden Beutel!) und die



Verwendung der Rettungsschlinge

Selbststrettschlinge ist ebenfalls deutlich leichter und preiswerter als der Feuerwehrgurt.

Eine Verwendung eines in die Schutzkleidung integrierten Gurtes bedeutet viele Nachteile:

- mindestens 1 kg mehr Masse
- mindestens 100 EUR mehr Kosten pro Kleidung
- ungeklärte Frage der Sicherheit was das Gurt-

material in Verbindung mit Brandgasen betrifft

- Problematik der Prüfung
- alle 5 Jahre Ausmusterung und Neubeschaffung der Gurte die dann wieder in die Kleidung eingearbeitet werden müssen

Michael Unterhalt

Rittersaal reserviert...

Sehr geehrte Kolleginnen und Kollegen,



Ich möchte noch ein Mal an unseren diesjährigen Kameradschaftsabend erinnern. Diese jährliche Veranstaltung ist von Ihnen zunehmend angenommen worden und hat sich bereits zu einer Traditionsveranstaltung entwickelt.

Dies freut mich besonders, da hierdurch entgegen manchem Trend doch ein Zusammenhalt der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter bei der Feuerwehr Düsseldorf deutlich wird.

Ich halte diese Veranstaltung am „Rande des normalen Dienstes“ für sinnvoll und wichtig. Es ist wieder gelungen, den Rittersaal zu reservieren.

Er steht uns am Freitag, 7. November 2002, wieder ab 19.00 Uhr zur Verfügung.

Ich bitte um entsprechende Vormerkung. Für Speis und Trank wird wie bisher gesorgt. Spenden für die Finanzierung werden gerne angenommen.

Armin Harbort

Erfahrungsaustausch...

Fünf Kollegen der Landesfeuerwehrschule Hamburg weilten im Mai zu Gast bei der Feuerwehr Düsseldorf

Im Rahmen der Fortbildung des Fachbereichs Brandschutz waren von Montag, den 19.05. bis Freitag den 23.05.2003, fünf Kollegen der Landesfeuerwehrschule Hamburg zu Gast bei der Feuerwehr Düsseldorf.

Da die LFS Hamburg beabsichtigt, in nächster Zeit ihre seit 1993 bestehende, ebenfalls gasbeheizte Brandsimulationsanlage und ihren Rauchdurchzündungscontainer zu erneuern, nahmen sie diesen Besuch bei uns als willkommenen Anlass, sich diverse Anregungen zu holen.

Zustande gekommen war der Kontakt durch meinen Ausbildungsabschnitt im Rahmen des Aufstiegs in den gehobenen Dienst. Dort konnte ich das Heißausbildungskonzept der Feuerwehr Hamburg am eigenen Leib kennen lernen.

Dabei kam es zu einem regen Informationsaustausch, der zu dem Ergebnis führte, dass die Kollegen ihre Fortbildungswoche, die in jedem Fachbereich der LFS Hamburg ein Mal jährlich durchgeführt wird, in Düsseldorf absolvierten.

Da durch den gleichzeitig begonnenen Rauchdurchzündungslehrgang für Ausbilder keine Gästezimmer mehr frei waren, stellte der Wachvorsteher der Feuerwache 3, Wolfgang Röhr, zwei neu renovierte Schlafräume der Feuerwache 3 zur Verfügung.

Im Namen der Hamburger Kollegen noch einmal einen herzlichen Dank für die Gastfreundschaft und gute Kollegialität an die Kollegen der Feuerwache 3.

Die fünf Kollegen des Fachbereichs Brandschutz der Landesfeuerwehrschule Hamburg

Besonderes Augenmerk richteten die Kollegen auf die Brandsimulationsanlage in Garath und auf dem Rauchdurchzündungscontainer in Knittkuhl, den wir mit einigen Gästen und Mitarbeiter der Feuerwehr Düsseldorf dann am Dienstag, den 20.05., in „Action“ erlebt haben. Dabei wurde schnell festgestellt, dass unser Konzept dem Hamburger Modell sehr ähnlich ist.

Am Mittwoch, den 21., stellten dann die Kollegen in einem 60-minütigen Vortrag das Hamburger Heißausbildungsmodell den Teilnehmerinnen und Teilnehmern des Rauchdurchzündungslehrgang für Ausbilder vor. Dabei stellte sich heraus, dass der Ursprung des „Hamburger Modells“ stark an dem „Schwedischen Modell“ angekuppelt ist. Bevor in Hamburg mit der Heißausbildung begonnen wurde, wurden einige Mitarbeiter des Fachbereichs Brandschutz nach Schweden geschickt und dort intensiv geschult.

Unsere Grundzüge der Heißausbildung wurden ca. 1997 in Aachen gelegt, dort waren einige Mitarbeiter der Feuerwehr Düs-

seldorf bei einem Flash-Over Lehrgang anwesend. Dieser Lehrgang wurde von zwei Kollegen aus Finnland geleitet, die uns auch später in unserem ersten Rauchdurchzündungslehrgang zur Verfügung standen.

Das ist auch der Grund für die nicht so großen Unterschiede bei unserem Modell.

Da die skandinavischen Länder uns in diesem Ausbildungssystem schon eine ganze Weile voraus sind, ist so ein Informationsaustausch für alle Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der deutschen Feuerwehren von großem Vorteil. Es ist nie verkehrt auch einmal über den Tellerrand hinaus zu schauen.

Mittlerweile haben die Kollegen der Feuerwehrschule schon den dritten Rauchdurchzündungslehrgang für Ausbilder durchgeführt. An jedem dieser Lehrgänge nahmen auch Kollegen u. a. aus Lüdenscheid, Mönchengladbach, Ratingen usw. teil. So wird vielleicht irgendwann einmal gewährleistet, dass eine einheitliche Ausbildung gerade in diesem wichtigen Bereich durchgeführt wird und nicht wie bei vielen



anderen Dingen auch jeder sein eigenes „Süppchen“ kocht.

Am Donnerstag, dem 22., stand die Besichtigung unseres Löschbootes auf dem Programm, auch dabei fand ein reger Informationsaustausch statt.

Am Abend wurde dann die erfolgreiche und lehrreiche Woche bei einem gemütlichen Abend im „Füchsen“ standesgemäß mit einigen Kolleginnen und Kollegen des Rauchdurchzündungslehrgangs beendet.

Stark beeindruckt von unseren praxisnahen Ausbildungsmöglichkeiten reisten die Kollegen am Freitagmorgen wieder nach

Hamburg zurück.

Nachfolgend möchte ich mich bei den Kollegen bedanken die mich in dieser Woche unterstützt, und den Hamburgern Kollegen bei allen Fragen, mit Rat und Tat zur Seite standen:

- Der Feuerwache 3 und Herrn Röhr für die Gastfreundschaft
- Der Feuerwache 6 für die Verpflegung
- Dem Löschboot für die interessante Bootstour
- Den Kollegen der Feuerweherschule insbesondere den

Herren Theis, Emmerling und Kitz für den informativen fachlichen Austausch

- Den Kollegen Thomas Schäfer, Thomas Blaudszun (beide FW 3 /I) und
- Ludger Beitelmann (Werkfeuerwehr Flughafen) für die Unterstützung im Rauchdurchzündungscontainer
- und dem Kollegen Heinz Engels für die Beststellung der Touristen Informationsmappen

Marc Vogel



Jugendfahrt...

Die Jugendfeuerwehr Wittlaer startete zu einem Zeltlager in Kirchvers

Aufgrund von Unternehmungslust und einem Vorschlag der Feuerwehr Dortelweil irgendwann mal den Kontakt unter den Feuerwehren und somit auch der Jugendfeuer-

wehr zu stärken, beschloss man, sich zusammen zu setzen und ein Treffen zu vereinbaren.

Heraus kam nach intensiver Planungsarbeit der Jugendwarte die

Idee, ein Wochenende ein gemeinsames Zeltlager aufzuschlagen.

Schnell wurden alle wichtigen Schritte eingeleitet, damit dem

Garzen nichts mehr im Wege stand.

1.Tag: Anreise

Am 20.09.2002 war es dann endlich soweit: Gegen 15:00 verließen drei Bullies, gefüllt mit sehr gespannten und kontaktfreudigen Jugendfeuerwehrfrauen und -männern, die Feuerwache in Düsseldorf Wittlaer und traten ihre 3 1/2 stündige Reise an. Hinzu kam der etwas früher gefahrene LKW mit Gepäck und Zelten, der sich schon mal seinen Weg bahnte.

Beim Verlassen Düsseldorfs erklang nur noch ein: „18/19/1, 19/19/1 und 19/19/3 sind unterwegs mit der Jugendfeuerwehr zum Jugendfeuerwehrlager in Hessen“. Dies waren die letzten Worte die Düsseldorfs großes Funknetzwerk durchkämmt.

So befuhren nach einer langen, jedoch nicht langweiligen Fahrt, aufgehalten durch einen Stau und eine Rast, die drei Mannschaftstransportwagen das Areal des Zeltlagerplatzes.

Sofort begann man Zelte in kameradschaftlicher Zusammenarbeit aufzustellen und begab sich im Anschluss daran, die Feldbetten auf zu stellen und Schlafplätze zu verteilen. Insgesamt wurden vier Zelte aufgestellt, eines für Speis und Trank, eines für die Jugendwarte, ein weiteres für die weiblichen Mitglieder, sowie letzteres für die männliche Gattung der Jugendfeuerwehr.

Die Kontaktfreudigkeiten beider Jugendfeuerwehren führten zu einem ersten schnellen Kennen lernen und so kam es dazu, dass erste gemeinsame Interessen gefunden wurden.

Zu späterer Stunde, nachdem man sich eingerichtet hatte, versammelte man sich an einer Feuerstelle, um gemeinsam zu grillen und Kontakte zu knüpfen. Sämtliche Aktivitäten unterlagen der Verantwortung eines Dortelweiler Jugendfeuerwehrwarts, den alle nur „Kalli“ nannten. Er unterwies uns später in unseren

Einschränkungen, erlaubten und unerlaubten Aktivitäten und nachdem sich alle Jugendwarte vorgestellt hatten war noch etwas Freizeit geblieben, die auch sogleich genutzt wurde.

Es war angesetzt, dass man sich um 23:00 Uhr im Bett zu befinden hatte, so dass nach gutem Glauben aller Warte gegen 00:00 ein allgemeiner Schlaf eintreten würde. Doch wie man es von Fahrten kennt, wurde dieser Glaube spätestens gegen 0:30 von seinem Weg abgebracht, und so verbrachten einige Jugendwarte, dessen Aufgabe „aufpassen“ lautete, ihr Dasein bis in die Morgenstunden, bis auch sie sich ihrem wohlverdienten Feldbett zuwenden durften.

2. Tag: Kanufahrt

Der nächste Tag begann für alle um 7:00 Uhr und trotz Unwillen wegen mangelndem Schlaf, fanden sich alle zwischen 7:30 Uhr und 8:00 Uhr im „Nahrungszelt“ ein.

Nachdem die Grundversorgung für die meisten sicher gestellt war, machten sich die meisten daran, sich auf die Kanufahrt

vorzubereiten. So wurden in Windeseile die wichtigsten Utensilien wie Regenkleidung oder Verpflegung zusammengepackt und die Transporter gefüllt.

Nach einer 15-minütigen Fahrt erreichten die Busse das Flussufer der Lahn, wo der Kanuverleih bereits sehnsüchtig darauf wartete, endlich die Boote freizugeben damit sich eingeteilte Mannschaften fertig machen konnten. Nach einer kurzen Einweisung, der Vergabe der Schwimmwesten, Paddel, sowie wasserfesten Taschen, machten sich sofort die ersten daran, die Boote zu Wasser zu bringen.

Es dauerte nicht lange und man sah auf der Lahn eine große Schar von Booten, Drei- und Viersitzer, die sich ihren Weg dem Flusslauf entlang bahnten. Nach ca. acht Kilometer, auf der Hälfte der Strecke, wurde dort noch von allen trockenen Fußes, eine kleine Rast gemacht, bei der ein Leiterboot die Besatzung wechselte, da immer ein Bulli unterwegs war und somit nie alle fahren konnten.

Es hatte wohl keiner damit gerechnet, das die Strecke anspruchsvoller wurde, und so musste man als Abschlussergebnis feststellen, dass es zwei umge-



kippte Boote samt Crew und es gab jede Menge nasse Füße. So verzichtete kameradschaftlich auch keiner darauf, mal seinen trockenen Pullover oder seine Jacke an die Gekenterten weiter zu geben. Insgesamt war die Strecke ungefähr 16 Kilometer lang, in deren Verlauf es außerdem galt, ein Wehr zu überwinden, wo die Boote in großen Gemeinschaftsaktionen über die 200 Meter lange Strecke zu Land bis zum nächsten Steg getragen wurden.

Obwohl alle leicht erschöpft waren, bemerkte man eine allgemeine Zufriedenheit und ein gesteigertes Gemeinschaftsdenken unter den Gruppen, das nicht zuletzt nur auf den voran gegangenen Spaß zurück zu führen war, sondern auch auf die gegenseitigen Hilfeleistungen. Man konnte vor allen Dingen den Jugendfeuerwehreuten ein leichtes Schmunzeln vom Gesicht ablesen, als eines der Jugendwartboote umzukippen drohte und im nachhinein 10-15 cm Wasser im Boot stehen hatte.

Nachdem am Ende der Tour alle wieder mit Bussen zurück zum Campingplatz gefahren waren, begann man die teilweise neu geknüpften Bekanntschaften auszuweiten: Die einen unterhielten sich an der Feuerstelle, andere veranstalteten ein großes

Fußballspiel und wiederum andere ruhten sich zum Beispiel in einer mitgebrachten Hängematte (die leider durch einen Riss später ein tragisches kaputtes Ende fand) aus.

An diesem Abend wurden Spaghetti mit Soße aufgetischt und durch die lange Tour in der die meisten sehr hungrig geworden waren, musste man schnell feststellen, dass zumindest die Soßen sich schnell ihrem Ende zuneigten. Trotzdem verhungerte keiner und es wurden alle satt. Danach gab es wieder Freizeit, die auch in ihrem bisherigen Umfang weiter verlief, mit Einschränkung der verlorenen Lichtverhältnisse durch Dämmerung und späterer Dunkelheit. Erschöpft durch den anstrengenden Tag, zogen sich viele schnell in ihren warmen Schlafsack zurück und so kam es das der Campingplatz gegen 12:00 Uhr von einer Totenstille beherrscht wurde.

Das einzige was man vernahm waren die leisen Diskussionsrunden einiger, anscheinend noch wacher, Jugendwarte und den ein oder anderen schnarchenden jungen Feuerwehrmann, der versuchte seine Kräfte wieder zu finden.

3. Tag: Rückfahrt

Der nächste Tag fing mit einem kleinen Schauer an und durch das Prasseln der Tropfen auf das Zelt stand ein Großteil der Gruppe auf. Zum Glück legte sich der Regen wieder, so dass einem ersten Packen, anschließendem Frühstück und darauf folgendem Aufräumen nichts mehr im Wege stand. Da der Platz um 10:30 Uhr sauber geräumt sein musste, packten alle mit an, so dass er pünktlich übergeben werden konnte.

Zum Abschluss wurden noch ein paar Gemeinschaftsfotos gemacht und kleine Süßigkeiten als Nervennahrung für die Fahrt ausgegeben. Ab da stand der, für beide Gruppen ungewollte, Abschied bevor. Diesen haben aber wohl die wenigsten gern gesehen. Die Heimreise verlief planmäßig und ruhig; die meisten ruhten sich von ihrem anstrengenden Wochenende aus.

Die Fahrt war auf ganzer Linie ein Erfolg und die Idee, beide Gruppen näher zusammen zu führen, funktionierte reibungslos. So muss man zu guter letzt erwähnen, dass es alle schön fanden und eine solche Fahrt auf jeden Fall noch mal bestreiten wollen.

Marc Sevens

Ladung von Fahrzeugen

Leider muss ich zum wiederholten Mal daran erinnern, dass die Fahrzeuge immer komplexer aufgebaut sind und v. a. über immer mehr Beladung verfügen, die (elektrisch) versorgt werden muss. Leider sind trotz aller Arbeiten und Anstrengungen von 37/4 in letzter Zeit wieder Ausfälle bzw. Batterietotalschäden zu verzeichnen, weil die Ladungsmaßnahmen nicht ausreichend beachtet werden, oder die Schalterstellungen an den Ladegeräte verändert werden. Gerade Fahrzeuge mit sehr hohem Energiebedarf müssen trotz umfangreichster Batterie- und Ladetechnikausstattung unbedingt immer an Ladung gehangen werden, um Schäden an der Technik zu vermeiden und v.a. die Einsatzsicherheit zu gewährleisten.

Ohne Absprache mit 37/4 dürfen Schalterstellungen an Ladegeräte NICHT verändert werden! Achten Sie daher darauf, dass die betreffenden Fahrzeuge mit den vorgesehenen Stromversorgungsrichtungen auf den Wachen bzw. den Löschgruppen auch genutzt werden. Fällt Ihnen ein Fahrzeug auf, das nicht an Ladung hängt, so bitte ich das eigenverantwortlich abzustellen. Es ist insbesondere NICHT tragbar, wenn Fahrzeuge aus Hallen gefahren werden, um dort Privatarbeiten an eigenen PKW etc durchzuführen, sich dann aber nicht mehr darum zu kümmern. Die also Fahrzeuge bitte nach Gebrauch wieder ordnungsgemäß parken UND an die Stromversorgungen usw. anschließen!

Ulrich Cimolino

Verletztenanhängekarten

Für die Verletztenanhängekarten sind Schutzhüllen mit Farbkodierungen angeschafft worden, die die Verteilung im Behandlungsplatz und die Behandlung erleichtern sollen.

Verfahrensweise:

Die Verletztenanhängekarte ist

mit der Farbkodierung im oberen Einschubfach eingesteckt. Nach der Sichtung, wird die Farbkodierung entsprechend der Sichtungskategorie (Kategorie I=rot; II=gelb; III=grün und IV= blau) in das untere Einschubfach gesteckt. So ist auf den ersten Blick der Zustand der Patienten erkennbar.

Die Karte wird wie gewohnt ausgefüllt und wieder in das obere Fach gesteckt.

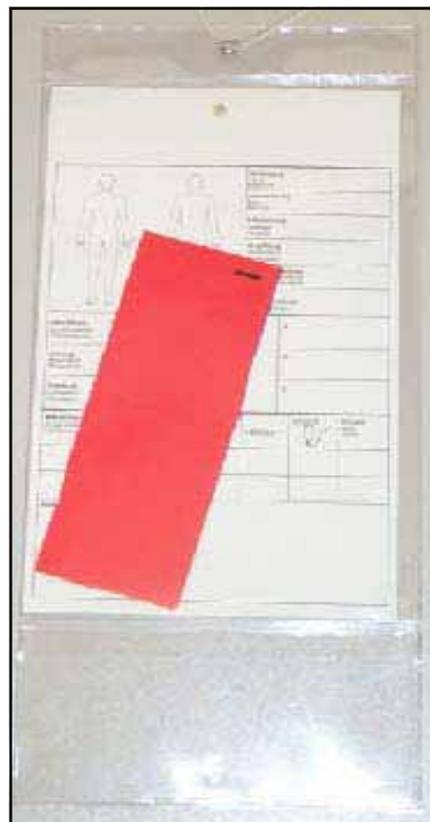
Die Verletztenanhängekarte verbleibt beim Patient, die Schutzhülle wird nach dem Einsatz mit einer neuen Karte versehen.

Bernd Braun

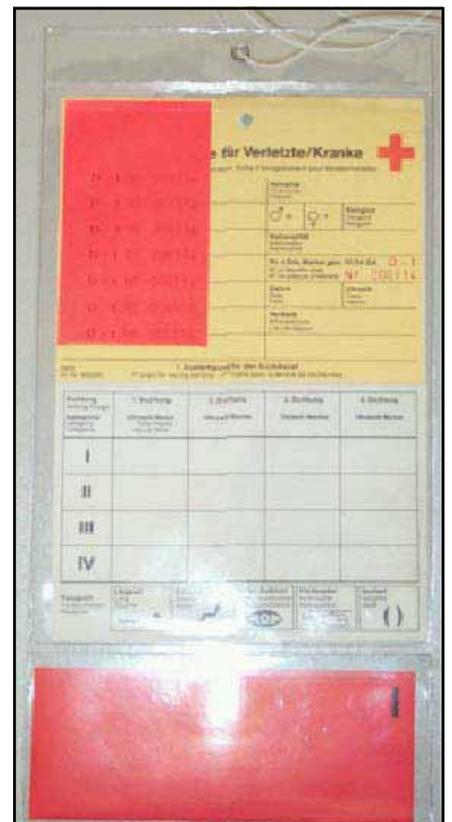
Vorderseite



Vor der Sichtung



Rückseite



Nach der Sichtung

Dienstunfallanzeigen

Leider fällt es immer noch auf, dass ein Teil der eingehenden Dienstunfallanzeigen nicht ausführlich genug ausgefüllt sind. Es reicht beim Fertigen einer Dienstunfallanzeige nicht aus in der Rubrik:

Name und Anschrift der/des zuerst hinzugezogenen Ärztin/Arztes

Arzt vom Dienst oder ähnliches einzutragen.

Hier müssen unbedingt der Name und die Anschrift des Arztes eingetragen werden.

Horst Kronenberg

Zielvereinbarungen zur Frauenförderung zwischen der Feuerwehr und dem Frauenbüro

Als erste Feuerwehr Deutschlands hat die Feuerwehr Düsseldorf im Juli diesen Jahres mit dem Frauenbüro der Stadtverwaltung Zielvereinbarungen zur Frauenförderung innerhalb der Feuerwehr vereinbart.

Der Rat der Stadt Düsseldorf hat im Jahr 2001 einen neuen Frauenförderplan, der u.a. das Contracting und Controlling zur Frauenförderung vorsieht. Danach werden mit den Fachämtern jeweils individuelle Zielvereinbarungen zur Frauenförderung vereinbart, an die sich eine regelmäßige Berichterstattung zur Zielerreichung anschließt. Das Frauenbüro hat in den letzten Jahren bereits mit einigen Ämtern solche Vereinbarungen abgeschlossen. In einem Gespräch zwischen der Leitung des Frauenbüros und der Leitung der Feuerwehr im Jahre 2002 wurde vom Frauenbüro der Wunsch geäußert, eine solche Vereinbarung auch mit der Feuerwehr abzuschließen. Den Beteiligten war jedoch bewusst, dass sich eine solche Vereinbarung wegen der besonderen Anforderungen im Einsatzdienst sehr stark von den Vereinbarungen mit klassischen Verwaltungsämtern unterscheiden wird. Die Leitung der Abteilung 37/5 wurde beauftragt, mit dem Frauenbüro einen Entwurf zu erarbeiten, der nun zum 1. August 2003 in Kraft getreten ist.

Der Plan zur Gleichstellung von Frau und Mann bei der Stadtverwaltung Düsseldorf (Frauenförderplan) vom 01.02.2001 sieht im Kapitel 3.2 (Contracting) vor, dass zwischen den Ämtern und dem Frauenbüro für jeweils drei Jahre fachbereichsspezifische Ziele zur Frauenförderung vereinbart werden.

Mit den Zielvereinbarungen werden die Voraussetzungen geschaffen, den Anteil weiblicher Beschäftigter insgesamt und speziell in Führungspositionen zu erhöhen, solange Frauen in diesen zahlenmäßig unterrepräsentiert sind. Außerdem konkretisieren sie personelle, organisatorische und fortbildende Maßnahmen.

In gemeinsamen Gesprächen des Frauenbüros, des Personalrates der Feuerwehr und der Feuerwehr wurden folgende Eckpunkte für Zielvereinbarungen der Feuerwehr mit dem Frauenbüro festgelegt.

- | | |
|---------|--|
| Ziel 1: | Erhöhung des Frauenanteils im feuerwehrtechnischen Dienst |
| Ziel 2: | Qualifizierungsmaßnahmen |
| Ziel 3: | Erhöhung des Frauenanteils in Führungsfunktionen (Verwaltungsdienst) |
| Ziel 4: | Vereinbarkeit von Familie und Beruf |
| Ziel 5: | Teilzeitbeschäftigung |
| Ziel 6: | Telearbeit |
| Ziel 7: | IT-Praktikum |

Nicht zuletzt wegen der zukünftigen demographischen Entwicklung in Deutschland erhält die Aufgabe Nachwuchsgewinnung bei der Feuerwehr eine herausragende Bedeutung. Es ist - wie in anderen Bereichen auch - schon heute schwierig, für alle Stellen für Anwärterinnen und Anwärter im feuerwehrtechnischen Dienst geeignete Bewerbungen auszuwählen. Dem Ziel 1 kommt hierbei eine zentrale Bedeutung zu: von rd. 750 Stellen des feuerwehrtechnischen Dienstes ist zurzeit eine Stelle mit einer Frau besetzt. Den Anteil an Frauen in diesem Bereich zu erhöhen, ist eine langfristig zu lösende Herausforderung. Hier wird es darauf ankommen, durch geeignete Maßnahmen mehr Frauen für den Beruf zu interessieren, sie zu ermutigen, sich zu bewerben und sie bei der Vorbereitung auf die Auswahlverfahren zu unterstützen.

Neben der Nachwuchsgewinnung nimmt bereits seit Jahren die Förderung und Qualifizierung aller Beschäftigten einen besonderen Stellenwert ein, um sowohl eine qualitativ hochwertige Aufgabenerfüllung als auch ihre Motivation und Arbeitsfreude zu sichern.

Allen Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern der Feuerwehr soll durch gezielte Förderung eine denkbar breite berufliche und persönliche Entwicklung ermöglicht werden. Eine wesentliche Grundlage zur Erreichung dieses Ziels ist das amtsbezogene Personalentwicklungskonzept, das Elemente von fachlichen Qualifizierungen und Qualifizierungen für Führungsaufgaben kombiniert. Insbesondere die Qualifizierung von Frauen ist ein wichtiges Instrument, den Anteil von Frauen mit Führungsverantwortung im Verwaltungsdienst der Feuerwehr langfristig zu sichern bzw. zu erhöhen.

Ziel 1: Erhöhung des Frauenanteils im feuerwehrtechnischen Dienst

Ziel ist es, den Anteil von Frauen im feuerwehrtechnischen Dienst der Feuerwehr Düsseldorf von zurzeit einer Frau im gehobenen feuerwehrtechnischen Dienst (dies entspricht einem Anteil von 0,13 Prozent) zu erhöhen. Zum Vergleich: im Jahr 2000 lag der Anteil von Frauen in Berufsfeuerwehren in Nordrhein-Westfalen bei 0,31 Prozent und im gesamten Bundesgebiet bei 1,72 Prozent (Jahrbuch 2001/2002 des Deutschen Feuerwehrverbandes).

Bewusst wird auf die Formulierung einer konkreten absoluten oder prozentualen Zielvorgabe verzichtet, da dies auch von einigen vom Amt nicht zu beeinflussenden Faktoren abhängt.

Die Erhöhung des Frauenanteils soll durch folgende Maßnahmen erreicht werden:

- Gezielte Ansprache und Werbung von Mädchen und jungen Frauen, die bereits in der Jugendfeuerwehr und den freiwilligen Feuerwehren aktiv sind durch Einladung zu Informationsveranstaltungen.
- Anbieten von Praktikantenstellen insbesondere für Mädchen und junge Frauen.
- Beteiligung der Feuerwehr am Lehrerinnen-Netzwerk der Regionalstelle FRAU & BERUF:
- Durch gezielte Informationspolitik bei Multiplikatorinnen und Multiplikatoren soll Einfluss genommen werden auf die Berufswahlorientierung von Mädchen und jungen Frauen mit dem Ziel, sie für technische Berufe zu öffnen und sie besser über die Ausbildung und den Beruf zu informieren.
- Beteiligung der Feuerwehr an Veranstaltungen zur Berufswahlorientierung von Mädchen und jungen Frauen (z.B. "Girls' Day").
- In der Regel wird eine dem Feuerwehrdienst dienliche abgeschlossene Berufsausbildung für die Einstellung verlangt. Dies bedeutet für den mittleren Dienst grundsätzlich ein Handwerk und für den gehobenen und höheren Dienst ein technisches Studium. Im Hinblick auf die Verbesserung von Zugangsmöglichkeiten insbesondere für Frauen soll auf eine Neuordnung der Laufbahnverordnung für den mittleren feuerwehrtechnischen Dienst - Wegfall der Anforderung eines "Erst"-Berufs, Verlängerung des Vorbereitungsdienstes auf 3 Jahre mit

gleichzeitiger feuerwehrspezifischer handwerklicher und technischer Ausbildung - in den kommunalen Vertretungsgremien hingewirkt werden.

- Feuerwehren in Deutschland verlangen zur Feststellung der physischen Voraussetzungen für den Feuerwehrdienst sehr unterschiedliche Prüfungen, teilweise auch verschiedene Prüfungen für beide Geschlechter. Bei der Düsseldorfer Feuerwehr werden im Sporttest identische Anforderungen an die körperliche Leistungsfähigkeit von Männern und Frauen gestellt. Um den Test besser auf die tatsächlichen körperlichen Anforderungen im Einsatzdienst auszurichten, ist geplant, den Sporttest durch wirklichkeitsnahe Aufgaben, die reale Kraftanforderungen simulieren, zu modifizieren.

Ziel 2: Qualifizierungsmaßnahmen

Allen Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern der Feuerwehr wird durch gezielte individuelle Förderung eine denkbar breite berufliche und persönliche Entwicklung ermöglicht. Neben den Pflichtfortbildungen im feuerwehrtechnischen Dienst wird im Rahmen der amtsbezogenen Qualifizierungsplanung allen Beschäftigten gleicher Zugang zu Qualifizierungsmaßnahmen gewährt. Insbesondere Frauen werden im Förder- und Beratungsgespräch gezielt auf Qualifizierungen hingewiesen und zur Teilnahme ermutigt.

Ziel 3: Sicherung des Frauenanteils in Führungsfunktionen (Verwaltungsdienst)

Zur Zeit sind 3 von 5 Führungsfunktionen der Verwaltungsabteilung mit Frauen besetzt. Die Leitung des Amtes 37 ist bestrebt, diesen Frauenanteil zu halten. Frauen werden bei Stellenbesetzungen vorrangig berücksichtigt, der Grundsatz der "Bestenauslese" bleibt hiervon unberührt (vergl. § 7 Landesgleichstellungsgesetz (LGG), Ziff.4.2.1 Frauenförderplan).

Ziel 4: Vereinbarkeit von Familie und Beruf

Das Landesgleichstellungsgesetz hat die Vereinbarkeit von Beruf und Familie für Frauen

und Männer zum Inhalt. Die Leitung des Amtes 37 steht allen Lösungen, die sich mit der Sicherstellung der Funktionsstärke des Einsatzdienstes vereinbaren lassen, aufgeschlossen gegenüber. Insbesondere stellt Amt 37 den Informationsfluss zu beurlaubten Beschäftigten sicher.

Ziel 5: Teilzeitbeschäftigung

Teilzeitbeschäftigung ist gemäß § 8 LGG und Ziff. 4.1.1 Frauenförderplan grundsätzlich auf allen Arbeitsplätzen - auch bei Stellen mit Führungsfunktion - möglich.

Zurzeit arbeiten im Amt 37 zehn Frauen mit reduzierten Arbeitszeit. Soweit zwingende dienstliche Belange nicht entgegenstehen, werden Anträge auf Verringerung der Arbeitszeit außerhalb des Einsatzdienstes auch weiterhin mit positiver Tendenz geprüft.

Wegen der Sicherstellung der vom Rat beschlossenen täglichen Funktionsstärke können im Einsatzdienst Anträge auf Verringerung der Arbeitszeit nur bewilligt werden, wenn die Personalstärke entsprechend angepasst wird.

Ziel 6: Telearbeit

Zur Zeit gibt es im Amt 37 einen Telearbeitsplatz. Soweit der Einsatzdienst nicht betroffen ist, werden weitere Anträge mit positiver Tendenz

geprüft.

Ziel 7: IT-Praktikum

Die Feuerwehr unterstützt das Projekt "IT-Praktikum", das Frauen in der Elternzeit oder der Beurlaubung neue berufliche Perspektiven eröffnen soll.

Es werden die Voraussetzungen geschaffen, einmal jährlich einen Praktikumsplatz zur Verfügung stellen zu können.

Geltungsdauer

Diese Zielvereinbarungen werden für die Dauer von drei Jahren für die Zeit vom 01. August 2003 bis 31. Juli 2006 abgeschlossen.

Controlling/ Berichtspflicht

Die Feuerwehr wird dem Frauenbüro entsprechend Ziff. 3.3 des Frauenförderplans jährlich über den Stand der Zielerreichung berichten.

Düsseldorf, den 18.07.2003

Armin Harbort
Leiter der Feuerwehr

Barbara Winter
Leiterin des Frauenbüros

Info für Rettungsdienstpersonal

Aus gegebener Veranlassung weise ich darauf hin, dass eine Bevorratung für Material des Rettungsdienstes auf den Wachen so aufzurichten ist, dass eine Inanspruchnahme des Lagers der Desinfektion auf der FRW 1 außerhalb der Geschäftszeit nur in ganz besonderen Fällen notwendig ist.

Die Ausgabe von Materialien und Geräten wird nur noch während der Dienstzeit der im Acht-Stunden-Dienst befindlichen Desinfektoren durchgeführt. Die Ausgabe kann nur mit vorliegenden Materialscheinen oder Verlustmeldungen erfolgen. Die Materialscheine sind vollständig auszufüllen und von der Wachführung (Wachvorsteher, Stellvertretendem Wachvorsteher oder Dienstgruppenleiter) genehmigen zu lassen. Verlustmeldungen sind ebenfalls vollständig und gewissenhaft auszufüllen und von der Wachführung abzuzeichnen.

Horst Kronenberg





Heißausbildung „Brandsimulationsanlage“

Seminar für Gruppenführer der FF Düsseldorf am 23.11.2002

Ende letzten Jahres und im Januar diesen Jahres fanden an der Feuerweherschule zwei Seminare für die Gruppenführer unserer Freiwilligen in der Brandsimulationsanlage statt. Hiermit wurde in die Heißausbildung auch bei der FF eingestiegen.

Nach einem kurzen Unterricht über die Notwendigkeit der Heißausbildung, Schutzkleidung und Strahlrohrtechnik begann nach dem Frühstück die praktische Ausbildung auf dem Hof.



Heißausbildung „Brandsimulationsanlage“

Seminar für Gruppenführer der FF Düsseldorf am 11.01.2003



Hier wurde insbesondere neben den Vorteilen eines Hohlstrahlrohres die Handhabung erläutert und intensiv geübt.

Die anfänglichen Schwierigkeiten bei der Handhabung waren im Nu vergessen.

"Wie halte ich das Strahlrohr beim Innenanriff?"

Eine Hand am Sprühkopf, die andere am Schaltorgan. Keine Hand am Griff!



"Was macht der Truppführer?"

Unterstützt bei der Strahlrohrführung durch Bewegung des Schlauches und beobachtet das Sprühbild und die Rauchsicht.

"Machen wir jetzt IMMER das Sprühimpulslösch-

verfahren?"

NEIN! Das Sprühimpulslöschverfahren ist eine einsatztaktische Löschmaßnahme u.a. zur Kühlung der Rauchsicht bei geringer Wasserabgabe; insbesondere dann sinnvoll, wenn der Wasserdampf aufgrund fehlender Öffnungen nicht abzie-



hen kann und somit durch unsere Schutzkleidung schlagen könnte!

Und der Erfolg beim Umgang mit dem Hohlstrahlrohr und des Sprühimpulslöschverfahrens

stellte sich schnell ein.

Jetzt kam Bewegung in die Praxis. Es wurde auf dem Hof das Vorgehen in einen Brandraum geprobt. Der Blick ist immer OBEN. Hier ist die hei-



ße Rauchschiicht und somit die Gefahr!

"Die neue Schutzkleidung ist ja so gut, ich merke gar nicht, ob es heiß ist!"

Oh doch; mit dem Temperaturcheck.

Hierbei wird mit breitem Strahl die Decke angespritzt.

Kommt Wasser zurück: Gut! Die Decke ist kalt!

Kommt kein Wasser zurück: VORSICHT! Die Decke ist heiß!

Nach dem Mittagessen wurde es nun ernst. Ab in die Brandsimulationsanlage und die neuen Erkenntnisse umsetzen.

Gegen 18 Uhr an diesem Samstag waren zwar alle erschöpft, aber auch begeistert.

Nochmals DANKE für die tatkräftige Unterstützung von allen Kollegen, die bei teilweise frostigen Temperaturen den erfolgreichen Verlauf des Seminars sichergestellt haben.

Guido Volkmar



Seit Anfang der 80er Jahre wurden nach und nach in einzelnen Hochhäusern, wie z.B. Rheinturm, WestLB, LVA, Fortin-Mühle, die ersten Feuerwehraufzüge installiert. Waren es bis 1994 lediglich 15 Anlagen, so stieg die Zahl bis heute auf knapp 50 Feuerwehraufzüge an. Zum Einen ist diese Entwicklung durch die städtebauliche Entwicklungsplanung begünstigt worden, zum Anderen erfordert der immer knapper werdende Baugrund eine größtmögliche Grundstücksausnutzung. So entstanden in letzter Zeit viele Gebäude mit Höhen über 30 m.

Gleichzeitig finden in schon länger bestehenden Hochhäusern umfangreiche Sanierungsarbeiten oder Nutzungsänderungen statt, so dass auch hier Feuerwehraufzüge nachträglich seitens des Vorbeugenden Brandschutzes gefordert wurden (u.a. Dominikus-Krankenhaus).

Durch weitere Neuplanungen werden bis Ende 2004 mehr als 60 Anlagen in Betrieb sein (alleine in der Multifunktionsarena sind 8 Feuerwehraufzüge vorgesehen). Somit steigt für jeden Mitarbeiter die Wahrscheinlichkeit, einen Feuerwehraufzug im Einsatz benutzen und bedienen zu müssen.

Der Vorteil solcher Feuerwehraufzüge liegt auf der Hand, kennt doch jeder die Kraftanstrengung, einen Löschangriff unter PA und Gerätemitführung über die Hochhausgrenze hinaus vorzutragen.

Baulicherseits sind Feuerwehraufzüge besonders zu den Geschossen brand- und rauch-

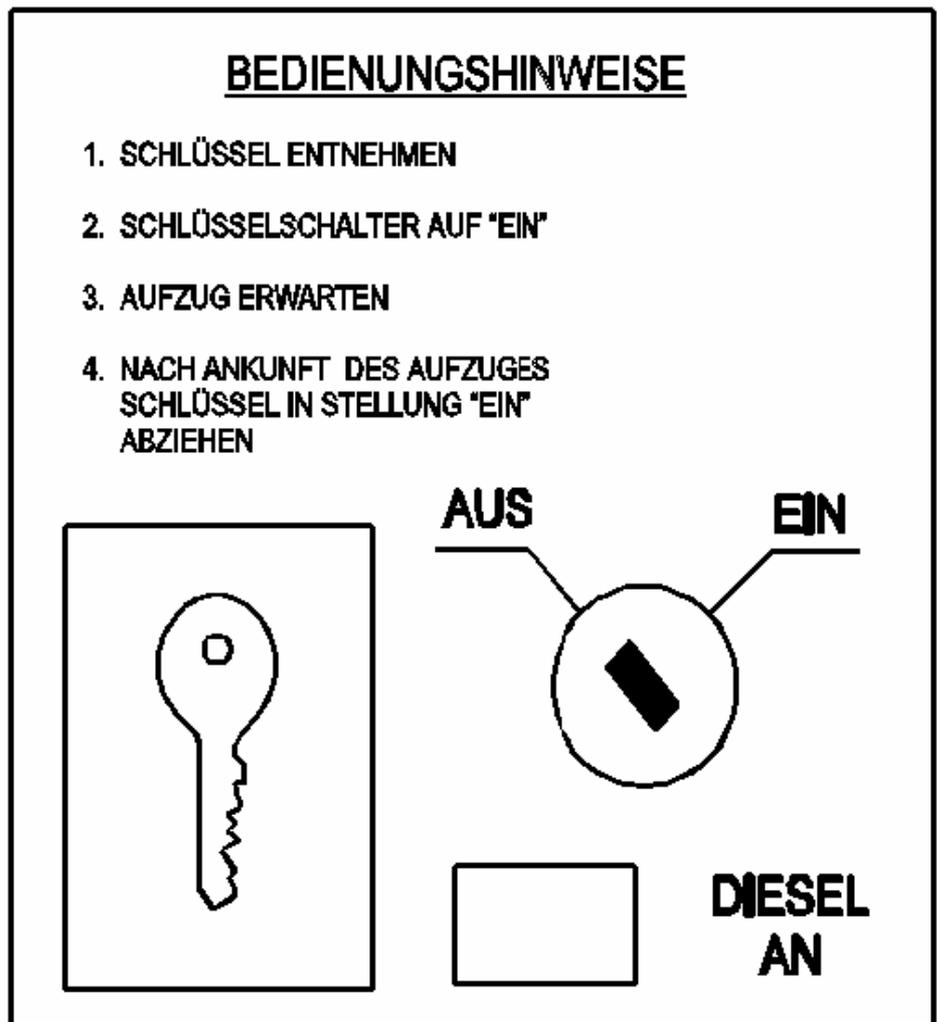
*Abb. 1:
Prinzipskizze eines Bedienungstableaus neben der Fahr-schachttür an der Hauptzugangs-stelle*

Bedienung von Feuerwehraufzügen

schutztechnisch abgesichert z.B. durch Vorräume, Schleusen. Die Konstruktion und die Baustoffe der Feuerwehraufzugskabine ist auf die besonderen Bedürfnisse der Feuerwehr abgestellt. So besteht die Kabine aus nicht-brennbaren Baustoffen mit Ausnahme der notwendigen Verkabelung und der elektronischen Bauteile am Fahrkorb. In der Regel befindet sich der Aufzug in einem eigenen Fahr-schacht oder ist durch andere Ersatzmaßnahmen gegenüber anderen Aufzügen geschützt. Auch bei Ausfall der normalen Stromversorgung, z.B. im Brandfall, ist über Notstromversorgung der

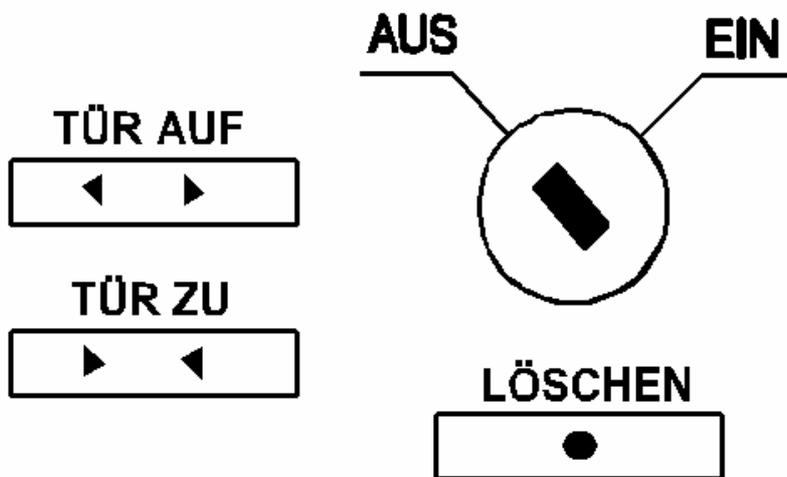
Fahrbetrieb über mindestens 90 Minuten sichergestellt.

Neben diesen Randbedingungen ist aber auch eine einfache und sichere Steuerung eines Feuerwehraufzuges notwendig. Bei der Überprüfung von allen vorhandenen Feuerwehraufzügen im Stadtgebiet wurden vor einigen Jahren nicht selten unzureichende Steuerungen und Fehlfunktionen festgestellt. Die Abteilung 37/6 hat dies zum Anlass genommen, durch intensive Gespräche mit Errichtern von Aufzugsanlagen zumindest in Düsseldorf ein einheitliches Steuerungssystem zu etablieren, so dass bei abge-



BEDIENUNGSHINWEISE

1. **SCHLÜSSELSCHALTER AUF "EIN"**
2. **TASTE "TÜR ZU" BETÄTIGEN**
3. **ZIELTASTE ANWÄHLEN**
4. **NACH ERREICHEN DER ZIELETAGE TASTE "TÜR AUF" BETÄTIGEN UND LAGE PRÜFEN !**
5. **BEI ÄNDERUNGEN WIEDER MIT 2. BEGINNEN**



nommenen Feuerwehraufzügen durch die Feuerwehr keine steuerungstechnischen Störungen zu erwarten sind. Sollten dennoch abweichende Feststellungen gegenüber den nachfolgenden beschriebenen Bedienanweisungen gemacht werden, ist der Abt. 37/6 Mitteilung zu machen.

Da die Bedienung solcher Aufzüge für jeden einzelnen Mitarbeiter sehr selten vorkommt, nicht beliebig in den Gebäuden geübt werden kann und sich von den sonst gewohnten Aufzugssteuerungen aus sicherheitstechnischen Überlegungen heraus unterscheiden, werden an dieser Stelle nochmals die Grundzüge der Steuerungshandhabung erläutert.

Bei der Bedienung der Feuerwehraufzüge sind folgende Punkte grundsätzlich zu beachten: Der Feuerwehraufzugbetrieb ist

grundsätzlich nur über den Schlüsselschalter an der Hauptzugangsstelle (s. Abbildung 1) zu aktivieren. Nur dann kann sichergestellt werden, dass die sicherheitstechnische Infrastruktur rund um die Aufzugsanlage (Notstromdiesel „AN“, Lüftungsanlage zur Rauchfreihaltung des Schachtes und der Vorräume (meistens Überdrucklüftungsanlagen), offene Gegen-sprechverbindung zwischen Hauptzugangsstelle und Fahrkorb u. a.) auch mit in Betrieb gesetzt wird.

Nach Herausnahme des Feuerwehrbetriebschlüssels aus dem o. g. Schlüsselschalter in Stellung „EIN“ muss mit diesem Schlüssel der sichere Feuerwehrfahrtrieb im Fahrkorb durch Betätigen des Schlüsselschalter im Fahrkorbletze für die Feuerwehr (s. Abbildung 2) aktiviert werden.

Abb. 2:
Prinzipskizze eines Bedienungstableaus im Feuerwehraufzug

Vor Eingabe eines Fahrtzieles müssen die Türen mit der Taste "TÜR ZU" durch permanentes Drücken der Taste geschlossen werden !! Sollte sich nach Zieleingabe (z.B. 13. OG) der Fahrkorb sich nicht in Bewegung setzen, bei gedrückter Fahrtziel-taste nochmals Taste "TÜR ZU" betätigen (so genanntes Nachdrücken, damit der Endlagenschalter der Tür die Fahrt freigibt).

D.h., die Fahrkorbtüren fahren nur auf dauernden Tastendruck (Totmannschaltung), damit die Mitarbeiter sowohl bei einer Gefahrensituation beim Öffnen der Tür besser geschützt sind, als auch nicht durch selbst schließende Türen gefährdet werden (z.B. FM(SB) stehen draußen vor geschlossener Tür und können den Aufzug nicht mehr benutzen, da alle Tasten außerhalb des Fahrkorbs in den Geschossen im Feuerwehrbetrieb deaktiviert werden!).

Im Bedienungstableau des Fahrkorbes ist eine Löschtaste integriert. Hierdurch ist jederzeit ein Löschen des momentanen Fahrtzieles möglich. Der Fahrkorb hält danach an der nächsten Haltestelle und wartet, natürlich ohne die Tür zu öffnen (s.o.), auf einen neuen Fahrbefehl. Sollte dieser dann nicht angenommen werden, noch ein Mal "NACHDRÜCKEN" mit der Taste "TÜR ZU".

In der Etage angekommen, kann der Fahrkorb durch Herausnahme des Feuerwehrbedienschlüssels in Stellung Aus festgesetzt werden. Außer dem Tastenbefehl "TÜR AUF" ist dann keine Funktion mehr möglich.

In jedem Feuerwehraufzug befindet sich eine Notausstiegs-klappe und eine dazugehörige Aufstiegs-

leiter. Die Klappe und auch die evtl. vorhandene Tür vor der Leiter kann durch den Feuerwehrbedienschlüssel im Fahrkorb geöffnet werden. Von Außen (Fahrkorbdach) ist die Notausstiegsklappe ohne Schlüssel zu öffnen.

Zwischen der Hauptzugangsstelle und dem Fahrkorb ist eine offene Gegensprechanlage installiert. Die Mikrofone sind in der Regel in den Bedienungstableaus integriert. Zusätzlich besteht eine Sprechverbindung zwischen diesen beiden Stellen und dem Auf-

zugmaschinenraum. Hier ist in der Regel ein Hörer mit Sprech-taste vorhanden, da ansonsten die Maschinengeräusche die offene Gegensprechanlage blockieren würde.

Sollte es zu einem Stromnetzausfall kommen, wird der Feuerwehraufzug auf das schon im Betrieb befindliche Notstromaggregat (s.o.) oder eine 2. Kraftwerksversorgung (Herzogstr. 15, WestLB) aufgeschaltet. Dieser Umschaltvorgang incl. einer evtl. notwendigen Justierfahrt des Fahrkorbes zur Standortab-

klärung (ca. 1-1,5 Etagen) benötigt ca. 15-30 Sekunden. Danach fährt der Fahrkorb selbsttätig zum vorher eingegeben Ziel oder wartet auf eine neue Zieleingabe mit evtl. "NACHDRÜCKEN" mit der Taste "TÜR ZU"!

Auf die Bedienungsabfolge wird jeweils auch an der Hauptzugangsstelle und im Fahrkorb gemäß den Abbildungen 1 und 2 hingewiesen.

Dirk Preißl

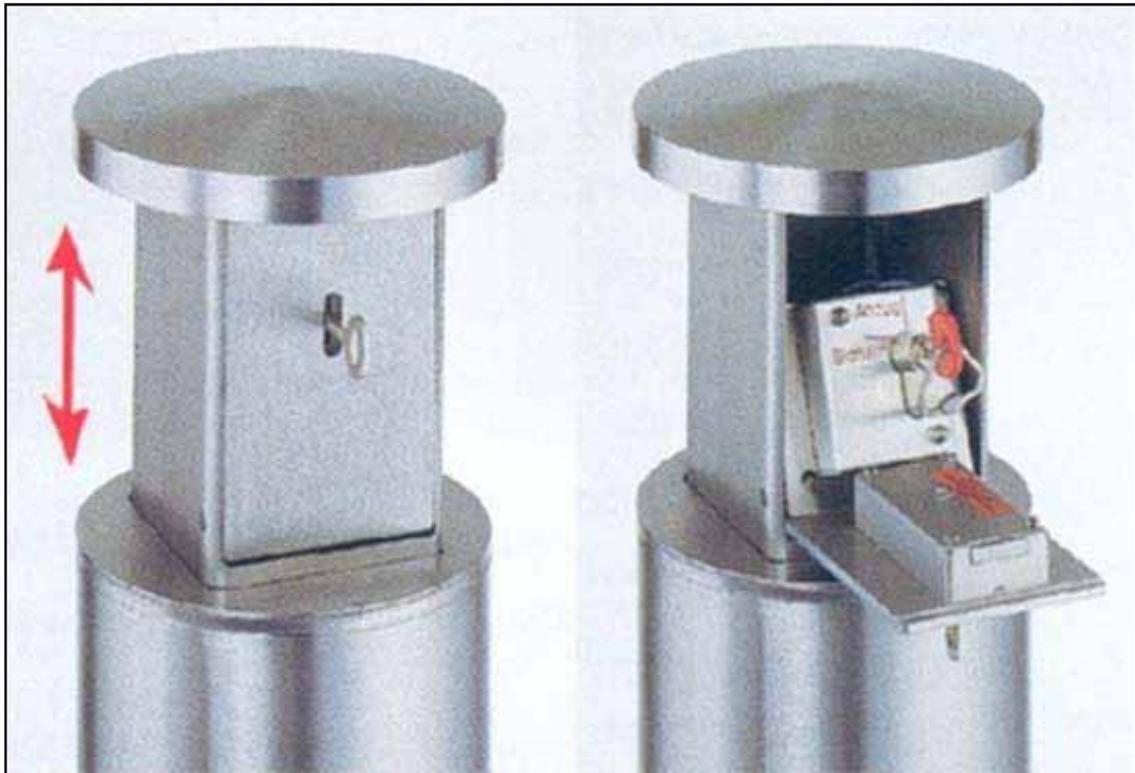
Pollersafe

Anfang des Jahres wurde erstmals in Düsseldorf ein so genannter Pollersafe als architektonisch leicht zu integrierender „Feuerwehrschlüsselkasten“ an einem mit einer Brandmeldeanlage versehenen Neubau installiert. Das ist bisher der einzige Pollersafe in Düsseldorf, doch werden weitere schnell folgen. Im Gegensatz zu den „normalen“ Feuerwehrschlüsselkästen, die die oft durchgestylten Fassaden unter Umständen „verschandeln“, lassen sich diese „Edelstahlpoller“ leicht in die Außenanlage des Zugangsbereichs eines Gebäudes integrieren.

Dieser Pollersafe beinhaltet einen Feuerwehrschlüsselkasten, der dem normalen Schlüsselkasten Typ A entspricht und auch so ähnlich funktioniert.

Wird die Brandmeldeanlage in dem Gebäude ausgelöst, so wird von dieser der Pollersafe angesteuert und der Deckel entriegelt. Wie bei dem FSK Typ A wird dieser Deckel gegen gewaltsames Öffnen auch von der Brandmeldeanlage überwacht. Durch einen kurzen Druck auf den Deckel fährt der innen liegende Feuerwehrschlüsselkasten nach oben und gibt die Klappe frei. Der FSK kann jetzt mit dem Schlüssel





„Typ A“ geöffnet werden. Im Inneren befindet sich ein Schlüssel für den Zugang ins Gebäude. Zur Entnahme des Schlüssels muss dieser etwa eine Viertel Umdrehung nach rechts gedreht werden.

Nach Beendigung des Einsatzes, wenn die Brandmeldeanlage wieder betriebsbereit geschaltet wurde, wird der Gebäudeschlüssel wieder im Pollersafe deponiert und gesichert sowie natürlich die Klappe wieder verschlos-

sen. Jetzt kann der FSK wieder in der Poller zurückgeschoben werden; er arretiert automatisch.

Jürgen Leineweber

Rettungsmesser keine Waffen...

Vor Monaten nach den ersten Berichten auf Idee von Hartmut Schlippes ("keine Waffen, sondern Werkzeuge") über die Polizei beim BKA beantragt, endlich durch: Rettungsmesser sind keine Waffen

Wiesbaden (HE) - Mit Inkrafttreten des neuen Waffengesetzes am 1. April dieses Jahres waren auch Rettungsmesser unter bestimmten Voraussetzungen verboten. Das Bundeskriminalamt hat die Rettungsmesser und "Rescue Tools" jetzt allerdings neu eingestuft.

Nach einem Feststellungsbescheid vom 28. August 2003 werden Rettungsmesser in Form eines Springmessers mit seitlich herauspringender Klinge, die länger als 8,5 cm ist sowie Fallmesser als Werkzeuge eingestuft. Allerdings nur, wenn ihre Klinge

- einen nahezu geraden, durchgehenden Rücken hat,
 - sich zur Schneide hin verjüngt,
 - anstelle der Spitze abgerundet und stumpf ist,
 - im vorderen Teil hinter der abgerundeten Klingenspitze eine hakenförmige Schneide hat,
 - eine gebogene Schneide hat, deren Länge 60 Prozent der Klingenslänge nicht übersteigt
- und
- im hinteren Bereich einen wellenförmigen Schliff aufweist.

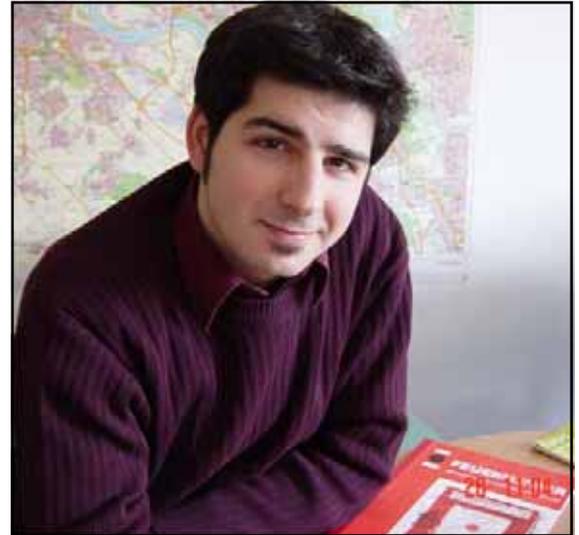
Diese WERKZEUGE dürfen, da sie nicht dem Waffengesetz unterliegen, ohne waffenrechtliche Erlaubnis von jedermann besessen, erworben und geführt werden. Damit können Feuerwehren unter anderem auch wieder das beliebte "Hubertus Rescue Tool" einsetzen.

Ulrich Cimolino

Starke Typen heben die Bahn aus den Gleisen

Von TONI LIETO

Der Autor: Toni Lieto, 22 Jahre, ist Volontär bei der Panorama Anzeigenblatt GmbH in Düsseldorf und arbeitet außerdem als freier Journalist für die Solinger Regionalausgabe der Rheinischen Post. Von Mitte bis Ende Februar 2003 war er Hospitant bei Heinz Engels von der Presse- und Öffentlichkeitsarbeit und hat im Rahmen dessen für unseren „Feuermelder“ aus der Sicht des Laien einen Artikel über die Rheinbahn-Übung geschrieben.



Peter Rauscher ratscht mit seinen Knien über den kalten Asphaltboden. Er rödelt am Hydraulikheber herum; pumpt mit den Armen, als ob er überhastet ein paar Liegestütze macht. Er grinst zwar, aus Freundlichkeit - die körperliche Anstrengung treibt ihm aber hauchdünn das Schweißwasser auf die Stirn. Anstrengend? „Nö, das können wir ab“, sagt der Brillenträger trocken. „Da sind wir für geboren.“

Peter Rauscher ist Feuerwehrmann, mit Leib und Seele. In wenigen Sekunden muss er die Straßenbahn um ein paar Zentimeter angehoben haben – mit Hilfe seiner Kollegen und der Hydraulikgeräte, versteht sich. Unter dem Fahrgestell liegt ein Mensch, schwer verletzt. Das stellt sich Peter Rauscher zumindest vor, weil die Rheinbahn das so möchte. „Einmal im Jahr proben wir diesen Ernstfall hier bei uns auf dem Betriebshof“, erklärt Ferdinand Caspers, Teamleiter der Düsseldorfer Rheinbahn. Mit „wir“ meint er sich, also den Aufseher und Ratgeber des ganzen Szenarios, und die Feuerwehrleute. Jede Wache darf mal kommen, schauen, selber Hand anlegen.

Peter Rauscher gehört der Wache

4, Behrenstraße, an. Mit sieben Kollegen und seinem Einsatzleiter Günter Nuth schleicht er an diesem Tag um die Straßen- und U-Bahnen in der riesigen Abstellhalle in Lierenfeld herum.

Eines dieser Fahrzeuge dient als Versuchsobjekt. Rot und weiß bepinselt, rund 40 Meter lang, mehrere zehn Tonnen schwer. Wenn das schlangenförmige Ungetüm mit seiner breiten Schnauze einen Menschen erfasst und unter sich begräbt, hat die Feuerwehr ein Problem. „Aber ein lösbares“, sagt Günter Nuth. Er weiß: „Auf meine Leu-

te ist Verlass.“ Recht hat er.

Ferdinand Caspers beschreibt, wie es geht. Oder besser: Er erklärt den Wehrmännern, aus welchem Holz eine solche Bahn geschnitzt ist. Da hängen so viele Leitungen, Achsen und Schrauben dran, da kann der Retter schon einmal durcheinander geraten. „Damit das nicht passiert, üben wir das ja“, meint Caspers und sieht mit Argusaugen zu, wie die Crew von der Behrenstraße die Situation meistert. Winkelstücke ansetzen, Hydraulikheber betätigen, Holzkonstruktion drunter schieben,



Pumpen ist angesagt



Ferdinand Caspers erzählt wie es geht

pumpen. In wenigen Sekunden haben die kräftigen Burschen die Vorderräder der Bahn ein paar Zentimeter aus den Gleisen gehoben. Daumenbreit vielleicht. Das reicht in den meisten Fällen, um eine verunglückte Person raus zu ziehen. Durchschnittlich fünf Mal pro Jahr wird die Düsseldorf Feuerwehr zu solch einem Einsatz gerufen.

An der extrem niedrigen Niederflurbahn sieht die Bergung schon wieder anders aus. Genau das ist das Heikle an einer derartigen Rettung. „Die Bahnen sind unterschiedlich, die Haltestellen sowieso. Mal ist da ein Kiesbett, mal Rasen, mal Asphalt – da müssen wir flexibel und auf jede Situation vorbereitet sein“, sagt Einsatzleiter Nuth und ergänzt in einem Atemzug: „Ich bin sehr zufrieden mit meinen Männern.“ Natürlich auch mit Peter Rauscher, der in einer kurzen Verschnaufpause erst einmal einen halben Liter Mineralwasser in sich reinschüttet - um gestärkt zu sein für die nächste Übung, die irgendwo da draußen ganz schnell zum Ernstfall werden kann.

Überörtliche Hilfe...

Mein Name ist Michael Schrills, ich bin seit dem 01.07 1991 bei der Berufsfeuerwehr in Düsseldorf und versehe derzeit meinen Dienst an Feuerwache 4/1. Tour.

Es ist mir ein großes Anliegen etwas über die Arbeit des OPEN-Teams der Feuerwehr Düsseldorf zu schreiben und mich hiermit ganz besonders beim Kollegen Günther Nuth zu bedanken.

Am Samstag den 17. August 2002 ereignete sich ein tragischer Unfall, durch den ein guter Freund

von mir sehr schwer verletzt wurde.

Ich bin Mitglied eines Artilleriezuges der im Besitz einer voll funktionsfähigen Vorderladerkanone ist. Dieses Geschütz wird mit 500 Gramm Schwarzpulver geschossen. Es ist in unserem Dorf Tradition, dass unser Schützenfest mit Böllerschüssen eröffnet wird. Beim Beladen des Geschützes durch den Schießmeister kam es zu einer unkontrollierten Zündung des Schwarzpulvers, wobei unser Schießmeister lebensbedrohliche

Verletzungen erlitt. Unter anderem wurde ihm die linke Hand amputiert, der rechte Unterarm teilamputiert und teilweise verlor er sein Augenlicht sowie Verbrennungen 2. und 3. Grades im Gesicht und Halsbereich zog er sich zu.

Bei diesem Unfall war der komplette Artilleriezug zugegen (u.a. auch sein Bruder). Bis zum Eintreffen des Rettungsdienstes, was im ländlichen Bereich länger dauert als hier in der Stadt, musste die Erstversorgung durch uns geleistet werden.

Da dieses Unglück uns alle persönlich sehr getroffen hat, rief ich Herr Nuth an und fragte ihn, ob es ihm möglich wäre, uns bei der Bewältigung der erlebten Eindrücke mit Rat und Tat im Rahmen seiner Tätigkeit als Mitglied des OPEN-Teams zu helfen. Herr Nuth erklärte sich sofort damit einverstanden und war auch innerhalb von einer halben Stunde bei uns.

Es folgte ein ca. 3 stündiges Gespräch in dem jeder seine per-

sönlichen Eindrücke des Erlebten schilderte. In den folgenden 14 Tagen setzten wir uns noch ein Mal mit Herrn Nuth zusammen, um das Ereignis nochmals mit etwas zeitlichem Abstand zu besprechen. Wir alle waren uns darüber einig, das ohne die professionelle und sehr einfühlsame Hilfe des Herrn Nuth eine Bewältigung des persönlich Erlebten in diesem Umfang nie zustande gekommen wäre.

An dieser Stelle möchte ich mich

im Namen meines Vereins und aller Betroffenen noch ein Mal ganz herzlich für die Arbeit des OPEN-Teams und besonders bei Herrn Nuth bedanken.

Ich denke die Feuerwehr Düsseldorf kann sich mit recht glücklich schätzen ein solches Team das nicht nur bei dienstlichen Problemen sondern auch bei Angelegenheiten die im Privatbereich geschehen für andere da sind.

Michael Schrolls

Impfungen...

Wie die Hilfeleistungen beim Elbe-Hochwasser im letzten Sommer zeigten, werden Einheiten der Feuerwehr Düsseldorf auch bei weit entfernten überörtlichen Schadenlagen angefordert. Erfahrungsberichte aus den Hochwassergebieten wiesen auch auf die Notwendigkeit eines ausreichenden Impfschutzes hin. Im Rahmen der Einsatzplanung für derartige Einsätze hat 37/21 in Abstimmung mit dem Ärztlichen Leiter und Amt 53 beraten, ob und ggf. in welcher Form der Impfschutz der Düsseldorfer Feuerwehrangehörigen anzupassen sei.

Folgende Empfehlung wurde durch das Gesundheitsamt ausgesprochen: Grundsätzlich sollte

jede Einsatzkraft gegen Tetanus und Diphtherie geimpft sein. Für den Einsatz in Hochwassergebieten sollte das Personal zusätzlich gegen Hepatitis A&B sowie gegen Typhus geimpft sein. Weitere Impfnotwendigkeiten, z.B. gegen Polio, müssen im Einzelfall abgeklärt werden.

Der Amtsleiter, Herr Harbort, hat daher entschieden, dass allen Angehörigen der Feuerwehr Düsseldorf die Möglichkeit der Impfungen gegen Tetanus, Diphtherie, Hepatitis A&B sowie Typhus durch den Dienstherrn gewährt wird. Sollte ein Einsatz zusätzliche Impfungen erfordern, so werden auch diese durch den Dienstherrn getragen. Weitergehende Impfungen, z.B. für private Reisen, sind wie bis-

her selbst zu tragen.

Das Angebot des Amtes 37 zur freiwilligen Impfung wird über das Gesundheitsamt Düsseldorf realisiert. Die derzeitigen Absprachen sehen vor, dass im Rahmen der regelmäßigen Routine-Tauglichkeitsuntersuchungen der bestehende Impfschutz überprüft und ggf. durch weitere Impfungen erweitert werden kann. Ob der Impfschutz Voraussetzung für die Teilnahme an einem Einsatz ist oder nicht, wird lageabhängig entschieden.

In medizinischen Fragen steht Ihnen der Ärztliche Leiter, Herr Dr. Sensen, zur Verfügung. Organisatorische Fragen beantwortet 37/20 (Stabsstelle).

Arvid Graeger

Handys der RTW...

Seit einiger Zeit können die Handys der Rettungswagen nur noch festgelegte Telefonnummern anwählen. Dies wurde notwendig, da sich viele Besatzungen nicht an die Regeln der Information der Leitstelle und an die Regeln im Umgang mit den Handys hielten. Die Telefonnummern wurden in Abstimmung zwischen 37/44, 37/22 und der Leitstelle festgelegt. Zusätzlich zu diesen festgelegten Nummern

kann man mit dem Handy auch alle verwaltungsinternen Nummern wählen, zum Beispiel:

Desinfektor (Hr. Ropertz) :
Telefonnummer: 8920417
oder
ZWK 8920430 usw.

Des Weiteren wurden für die Fahrzeuge Telefonnummern festgelegt, die es den Wachen und der Leitstelle erleichtern,

die Fahrzeuge anzurufen, z.B.:

RTW 1-83-1:

Telefonnummer:
* 2222 37 1 83 1

Sie setzt sich immer zusammen aus: Sternchen, 4 Mal die 2, Amtskennung 37 und dem vierstelligen Funkrufnamen.

Bernd Braun

DANKSCHREIBEN

Eine ganze Reihe Dankschreiben haben uns in der letzten Zeit wieder erreicht. Durch den Ausfall meines Scanners werden nachfolgend allerdings nur drei vorgestellt. Die übrigen folgen in der nächsten Ausgabe.

13.6.03
Darstellung der FWD bei der Präsentation der Fa. Ziegler

Die Präsentation hat gut geklappt, trotzdem sich die Fa. Ziegler leider erst sehr spät intensiv um die Planungen gekümmert hat (obwohl das eigentlich entsprechend vereinbart war). Die Rückmeldungen der umliegenden Feuerwehren waren ausgesprochen gut - auch das Umfeld der Feuerwehr Düsseldorf (Verpflegung durch LG Logistik,

Schule und FRW 6 bzw. LG Garath, Präsentation RW durch FW U) hat einen sehr professionellen Eindruck bei den Kollegen hinterlassen, wie mir mehrere gesagt haben.

Danke!

Ulrich Cimolino



საქართველოს შინაგან საქმეთა სამინისტრო
MINISTRY OF INTERNAL AFFAIRS OF GEORGIA

№ 1/539

8 07 2003

Landeshauptstadt Düsseldorf		
Büro Oberbürgermeister		
Eing. 16. JULI 2003		
je	08	

Stadtverwaltung Düsseldorf		
Büro Beigeordnete Nieß-Mache		
Eing. 17. JULI 2003		

An: Herrn Joachim Erwin
Oberbürgermeister Düsseldorf

Sehr geehrter Herr Erwin,

Ich habe die Ehre sie grüßen zu können und mich im Namen der Regierung Georgiens für die wichtige Entscheidung zu bedanken; dank der dem Feuerwehrdienst Tbilissi 9 Fahrzeuge als Geschenk übergeben wurden. Seit diesem Tag werden die Leistungen der georgischen Feuerwehrleute im Kampf mit dem Feuer mit Ihrer schönen Stadt verbunden werden, da gerade aus Düsseldorf erhaltenen Löschfahrzeuge die Arbeit der Löschmannschaften Tbilissi bessern werden. Ich möchte hoch einmal meinen großen Dank für die gegenüber den georgischen Feuerwehrleuten bezogene Aufmerksamkeit aussprechen.

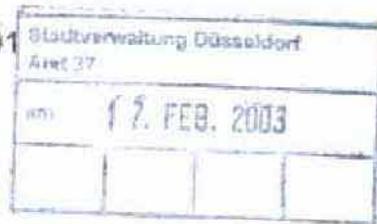
Ich möchte Sie auch bitten in meinem Namen tiefen Dank den Leuten zu übergeben, die zum Projekt der Übergabe der Fahrzeuge von Düsseldorf zu Tbilissi beigetragen haben.

- Das sind:
- Herr Harbort, Ltd. Stadt. Branddirektor
 - Herr Dietmar Stammer, Leiter der Feuerwehr
 - Herr Michael Breker, Mitarbeiter der Abteilung Technik
 - Herr Michael Katzwinkel, Leiter Zentralwerkstatt
 - Frau Nadja Trockenberg, Mitarbeiterin der Reinigungskraft
 - Herr Ulrich Cimolino, Leiter der Abteilung Technik
 - Herr Klaus Spänel, Wachvorsteher, Feuerwache Umweltschutz
 - Herr Dieter Seiter, Wachvorsteher, Haupt-Feuerwache
 - Frau Anja Karayalcin, Mitarbeiterin des Gesundheitsamtes
 - Herr Heinz Engels, Sachgebietsleiter, Öffentlichkeitsarbeit

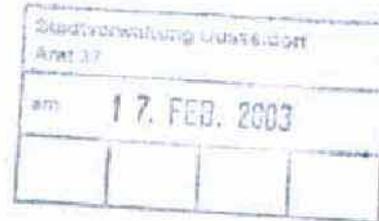
Ich bedanke mich bei Ihnen noch einmal.
Mit Hochachtung

K. Nartschewaschwili
Generalleutnant der Polizei
Innenminister Georgiens

Sarah Schotes
Am Gentenberg 101



40489 Düsseldorf, 12.02.2003



An die
Feuerwache I
z.H.: Herr Engels
Hüttenstr. 68
40215 Düsseldorf

Sehr geehrter Herr Engels,

ich schreibe Ihnen mit der Bitte, einen herzlichen Dank von mir weiterzuleiten. Am Samstag, den 11.01.2003 hatte ich gegen 21.30 einen üblen Unfall. Aufgrund einer Erkältung wollte ich ein Dampfbad mit ca. 1,5 l Kamillentee machen, welches aber, nachdem ich es kochend von der Herdplatte nahm, durch ein Stolpern auf meinen Beinen landete. Folglich hatte ich Verbrennungen zweiten Grades, 11-15% der Haut. Meine Mutter setzte umgehend den Notruf ab und nach ein paar Minuten trafen RTW und NEF ein. Nicht nur das schnelle Erscheinen Ihrer Kollegen war ungemein beruhigend, die fachgerechte Hilfe und das verständnisvolle Verhalten waren vortrefflich und ich erholte mich relativ schnell von dem Schock und den Schmerzen. Mittlerweile hat sich rausgestellt, dass die Verbrennungen trotz starker Blasenbildung keine Narben verursachen und komplett abheilen werden. Dies ist sicherlich auch auf die effiziente Behandlung des RD- Personals zurückzuführen. Ihre Kollegen vermittelten mir den Eindruck von fachlicher Kompetenz und starkem Interesse am Wohlbefinden des Patienten. In dieser Angelegenheit möchte ich Sie bitten, den Brief an die RTW- Besatzung, den Notarzt und den NEF- Fahrer weiterzuleiten, um ihnen meinen Dank mitzuteilen.

Vielen Dank
und
mit freundlichen Grüßen,

Sarah Schotes

FRW 3

Feuerwehr Düsseldorf Löschgruppe Angermund

Ein Bericht aus dem hohen Norden

Ganz Düsseldorf ist... nur ein kleines Dorf im hohen Norden leistet erbitterten...

Nein, auch wenn Manche behaupten in Angermund gingen die Uhren anders, es ist mit Sicherheit nicht so, wie vor langer Zeit in Gallien.

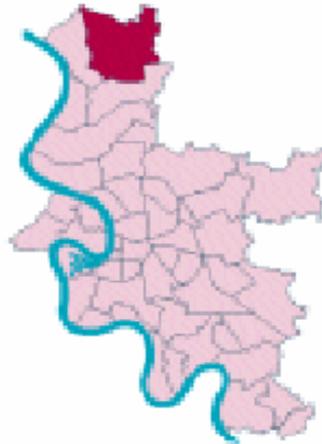
Nachdem die FF Hubbelrath den Anfang gemacht hat, möchten auch wir die Gelegenheit nutzen, hier im Feuermelder über uns zu berichten.

Es soll bewusst kein Fachaufsatz werden – wie man einen Schlauch ausrollt, wird der Leser des Feuermelders schon wissen- vielmehr möchten wir über unser Dorf und unser Zusammenleben berichten.

Angermund ist alt, es wird schon im Jahr 960 aufgeführt. Ursprung war ein alter Besitz der Grafen von Berg, die hier mit der Kellerei (=alte Wasserringburg) ihre nördlichste Bastion verwalteten.

Nicht weniger bedeutend ist das Schloss Heltorf, der Familiensitz des Geschlechts der Grafen von Spee. Schloss und Schlosspark sind ein beliebtes Ausflugsziel, schon wegen der einmaligen Rhododendronsammlung.

Ein besonderes Markenzeichen von Angermund sind die aus



Holz geschnitten und mit einer Rose verzierten Straßennamenschilder. Hübsch anzuschauen, doch so mancher Ortsunkundiger hat in der Dunkelheit seine Probleme mit der Erkennbarkeit.

Angermund hat z. Zt. ca. 6500 Einwohner und eine Fläche von 13,3 km², davon ist ca. 1/3 bewaldet.

In früheren Zeiten besaß Angermund sogar Stadtrechte!

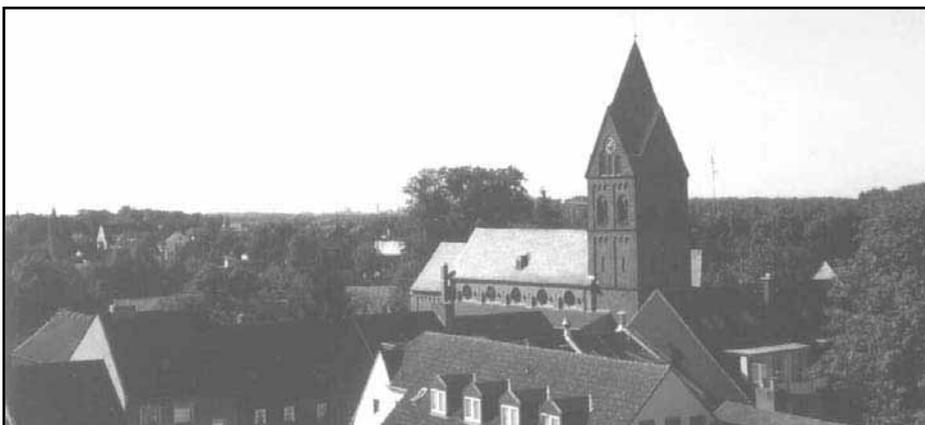
Im Zuge der Kommunalen Neuordnung folgte 1975 die Eingemeindung nach Düsseldorf. Durch die Lage im Grüngürtel zwischen den Städten Düsseldorf und Duisburg ergibt sich ein ländlicher Charakter der sich auch in der Art der Bebauung zeigt.

Die Freiwillige Feuerwehr Angermund wurde auf Anregung des damaligen Polizeikommissars Wilhelm Sonnen am 01.08.1907 unter der Leitung des Brandmeisters Heinrich Speckamp gegründet.

Heute, d.h. 96 Jahre später, zählen wir 32 aktive Feuerwehrmänner und eine Feuerwehrfrau, 14 Jugendfeuerwehrleute und 16 Mitglieder der Alters- und Ehrenabteilung. Die Löschgruppe wird heute von Brandinspektor Elmar Weilers geleitet.

Unsere Ausbildung vertiefen wir neben den Lehrgängen an der Feuerweherschule Düsseldorf in durchschnittlich 28 Diensten im Jahr in Theorie und Praxis.

Wir fahren im Jahr zwischen 40 und 75 Einsätze im abwehrenden



Historischer Ortskern

Brandschutz und der technischen Hilfeleistung vorrangig in unserem Einsatzbereich Angermund. Neben den üblichen Einsätzen, welche jede Feuerwehr kennt, sind die Hochwassereinsätze an unserem Angerbach seit ungezählten Jahren ein wiederkehrendes, sehr personalintensives Ereignis. Viele der Leser waren sicherlich in der Vergangenheit schon einmal beteiligt

Zu den Einsätzen werden wir über digitalem Meldeempfänger und an Werktagen zusätzlich mit Sirene alarmiert. Aufgrund der großen Entfernung (ca. 14 Km) der nächsten zuständigen Berufsfeuerwache sind wir in den ersten Minuten eines Einsatzes auf uns alleine gestellt.

Da die BF bei entsprechenden Einsatzstichwörtern gleichzeitig mit alarmiert wird, trifft nach ca. 15 min. Unterstützung ein – an dieser Stelle ein besonderer Gruß an unsere Wache 3 der BF Düsseldorf! Unser Fuhrpark besteht aus einem LF 16/12 (IVECO Bj.1995), einem TLF 16/24-Tr (DC Atego Bj.2000) einem LF 16-TS (DB 1113 LAF, Bj. irgendwo zwischen 1975 und 1984), einem MTF (VW T4 Bj. 1995) und einem TSA (Bj. 1964).

Es werden Brandsicherheitswachen bei dem örtlichen Schützenfest, St. Martins Umzug, und der von der örtlichen Karnevalsgesellschaft "KG Elf Pille" veranstalteten Events in der Mehrzweckhalle in Angermund gestellt.

Unser Gerätehaus unterliegt in den letzten Jahren einem stetigen Wandel:

Der Aufenthaltsraum wurde unter großem Aufwand (ca. 1500 Arbeitsstunden) umgebaut, Küche, Spindraum und Treppenhäuser sind zwecks Renovierung in Angriff genommen und es ist ein Anbau (zwei Hallen, Lagerräume und Duschen/Umkleiden) geplant. Wir gehen hoffnungsvoll von einem Baubeginn Anfang 2004 aus.

Natürlich schieben wir nicht nur Dienst (24 Std./Tag, 7 Tage/Woche) sondern leben auch die Kameradschaft. Neben den eige-

nen Veranstaltungen, wie Herrentour, Familienausflug, Weihnachtsfeier und dem Angermunder Insidertip – dem Feuerwehrkarneval am Sonntag eine Woche vor den drei tollen Tagen – pflegen wir langjährige Freundschaften zu zwei entfernten Feuerwehren.

In dem kleinen Städtchen Friesenhagen, am nördlichen Rand des Westerwaldes gelegen, fällt in regelmäßigen Abständen eine ansehnliche Abordnung der Angermunder Feuerwehr ein und verbreitet nicht Angst und Schrecken, sondern gute Laune. Ob Erntedankfest, Feuerwehrjubiläum oder runde Geburtstage, gerne wird die 1½ stündige Fahrt in Kauf genommen, um mit den Freunden der Friesenhagener Wehr ein paar gemütliche Stunden zu verbringen. Diese Freundschaft ist mittlerweile in der zweiten Generation. Unvergessen ist der Erntedankumzug, bei dem der Angermunder Feuerwehr mit ihrer alten Spritze (Baujahr ca.1910) und dem dazugehörigen Spritz zwangsweise einige Minuten Sendezeit in einer Fernsehübertragung des SWR 3 gewidmet wurden. Wieder zu Hause mussten einige gestandene Wehrmänner zum Rapport bei den ansonsten sehr verständnisvollen Ehefrauen antreten. Das Medium Fernsehen deckt nun mal schonungslos Verfehlungen auf. Die Gegenbesuche der Friesenhagener sind aber auch nicht weniger spekta-



brennende Mehrzweckhalle hinter dem Gerätehaus

Gerätehaus Angermund Freiheitshagen 33





Wenn ihr rechtzeitig da seid, bekommt ihr vielleicht auch noch einen Sitzplatz

kulär.

Leider nicht so häufig, dafür aber nicht weniger herzlich, sind die gegenseitigen Besuche der Feuerwehr aus dem österreichischen Berg im Drautal (Kärnten). In Abständen von 2 Jahren finden Fahrten nach Österreich statt bzw. die Berger besuchen Angermund. Jeder, der schon mal in Österreich war, kennt die Herzlichkeit, mit der gute Freunde aufgenommen werden. Selbstgebrannter Obstler und die nährstoffreiche österreichische Küche garantieren gesellige Stunden. Berg im Drautal ist kein großer Ort, aber es gibt einige Kameraden, die sich dort schon am späten Abend verlaufen haben, in den Alpen sind die Nächte ja auch dunkler als bei uns im Flachland.

Seit einigen Jahren ist auch die alte Freundschaft zur FF Ratingen-Lintorf wieder

aufgelebt - vor der Eingemeindung gehörte man in der damaligen Verbandsgemeinde „Amt Angerland“ zu einer Feuerwehr. Gemeinsames Üben und geselliges Beisammensein fördern die gute Nachbarschaft.

Die Kameradschaft in Angermund wird durch die oben schon erwähnten Veranstaltungen vertieft. Highlights sind die Herrentour und der Feuerwehrkarneval. Das Programm des Karnevals setzt sich zu 90 % aus eigenen Darstellungen zusammen. Dies macht die Ursprünglichkeit aus, welche die zahlreichen Gäste im immer überfüllten Gerätehaus genießen.

Bei der Herrentour bilden Wanderungen und Besichtigungen, welche immer mit einem gemütlichen Beisammensein enden, die Basis, aus denen Legenden entstehen. Wesentlich gemütlicher und ruhiger sind die Weihnachtsfeier und der Familienausflug. Ebenfalls durch ein gewähltes Komitee organisiert, wird hier mit Frau/Freundin, Kind und Kegel gefeiert. Spätestens bei diesen Veranstaltungen wird jedem Freiwilligen Feuerwehrmann bewusst, wie wichtig die Familie im Hintergrund ist.

Neugierig geworden auf Eure Feuerwehr Angermund? Dann mailt uns doch unter FF.Angermund@Stadt.Duesseldorf.de (alternativ in Groupwise unter „Freiwillige Feuerwehr“ zu finden) oder schaut bei einem unserer Übungsabende (immer Freitags 19.30 Uhr in geraden Kalenderwochen) mal rein.

Elmar Weilers

Tanken an Wache 1

Das Jahr 2003 neigt sich dem Ende zu und eine Aufstellung über die bis September getätigten Ausgaben im Bereich der Fahrzeugunterhaltung ließ erkennen, dass schon jetzt für Kraftstoff fast 50 % mehr Kosten angefallen sind, als vergleichsweise im vorherigen Jahr. Zurückzuführen ist dies natürlich auf die generell steigenden Kraftstoffpreise, die Ökosteuer und die vermehrten Einsatzfahrten. Aus diesem Grund möchte ich darum bitten, vermehrt an der Tankstelle der Fw. 1 zu tanken, da der Dieselmotorkraftstoff zu erheblich günstigeren Konditionen eingekauft werden kann, als Vertragstankstellen der Feuerwehr diesen abgeben können.

Tanken Sie also bei jedem „Besuch“ der Fw. 1 an der feuerwehreigenen Tankstelle, auch wenn der Tank nur halb leer bzw. noch halb voll ist!! Vielleicht können wir so einige EURO sparen. In diesem Sinne verbleibe ich

Angela Flormann

DLK 23-12: „Schmaler, größer, höher, weiter?“

Nein, einfach eine neue niedrige DLK 23/12 bei der Feuerwehr Düsseldorf



Aufgabenstellung

Nach der Mittelfristigen Finanzplanung (MIP) waren für die laufende Ersatzbeschaffung drei DLK 23/12 für 2002 und 2003 zu beschaffen. Wesentliches Merkmal sollte eine ausreichend ‚niedrige‘ Fahrzeughöhe sein, damit unter den vorhandenen Fahrdrähten (Oberleitungen) der Straßenbahn ein sicheres Abstützen bzw. Ausschwenken ermöglicht werden kann. Außerdem sollten noch im Vergleich zur bisherigen Beladung für die technische Hilfeleistung und Brandbekämpfung zusätzliche Ausstattung verladen werden. Es war außerdem eine verbesserte Fahrzeugtechnik (v.a. Elektrik) umzusetzen.

Ziel der neuen Generation war damit praktisch die Beschaffung eines kompakten Fahrzeuges, welches eine sinnvolle Ergänzung zu den bisherigen Standardlöschfahrzeugen der Berufsfeuerwachen (LF 24 Typ Düsseldorf und LF 16/12) darstellt. Bedingung war außerdem, dass das Fahrzeug in Serie erhältlich sein musste, noch längere Zeit lieferbar war - somit also keinerlei aufwändige oder gar einmalige

Sonderkonstruktionen notwendig werden, die letztlich Beschaffung und vor allem die Unterhaltung über ca. 15 - 20 Jahre Nutzungsdauer massiv verteuern.

Die Planungsphase der neuen Generation DLK 23/12 in Düsseldorf begann nach ausführlicher Auswertung der europaweiten Ausschreibung mit der Auftragsvergabe an den günstigsten Bieter, die Firma Metz Aerials als Generalunternehmer auf einem MB-Fahrgestell im November 2001 und dauerte insgesamt acht Monate.

Die wichtigsten Nebenbedingungen der nun folgenden Arbeit waren:

- Als Fahrgestellbasis findet ein "Standard"- DLK Fahrgestell mit Automatikgetriebe Verwendung. (MB Econic 1828 F)
- Strikte Einhaltung aller Gewichtstoleranzen (gesamt, vorn/hinten, rechts/links) für das gewählte Fahrgestell gemäß den Angaben und Toleranzen des Fahrgestellherstellers. Eine ausreichende Gewichtsreserve für die

aktive und passive Fahrsicherheit sollte erhalten bleiben.

- Günstige Lage des Schwerpunktes durch geschickte Verlastung der Beladung.
- Gleichmäßige Auslastung des Fahrgestells unter Einhaltung aller Fahrgestellherstellervorgaben (Gewichtsverteilung vorn/hinten sowie links/rechts).
- Unterstützung der Einsatzfähigkeiten durch sinnvolle Anordnung der Beladung
- Bildung von logischen Gerätegruppen (Kettensäge, ...)
- Leichte Entnahme der Beladungsteile
- Verringerung der Rüstzeiten des Trupps bei der Geräteentnahme
- Effizienterer Einsatz von Belüftungsgeräten (ein Lüfterbetrieb soll auch vom Korb aus möglich sein).
- Verringerung der Lärmbelastung beim Betrieb der Aggregate.



Abb. 2-4
 Verschiedene Ansichten der DLK 23/12 Typ Düsseldorf



- Verbesserung der gesamten Fahrzeugstromversorgung.
- Integration neuer Technologie (Lüfter, Aufsatzmöglichkeit für eine Wärmebildkamera, ...).
- der taktische Einsatzwert soll eine sinnvolle Ergänzung zum LF 16/12 und LF 24 Typ Düsseldorf entsprechen.

Fahrzeugkonzept

Da DLK-Aufbauten im Allgemeinen im Gegensatz zu anderen Löschfahrzeugen relativ wenig Stauraum anbieten, war sehr schnell klar, dass die ersten Maßnahmen bei der Verlastung der Beladung ansetzen mussten. Die geforderte Fahrgestellbasis bietet zwar im Fahrerhaus viel mehr Raum als die bis dato in Düsseldorf eingesetzten Drehleitern (Iveco Magirus DLK 23-12 n.B., derzeit Baujahre von 1987 - 2001), doch steht dieser Raum

außer der persönlichen Schutzkleidung sowie dem Verbau von fest installierten Ausrüstungsteilen (z.B. Funkanlage, Ladetechnik, Sicherungsautomaten usw.) aus Sicherheitsgründen der feuerwehrtechnischen Beladung nicht zur Verfügung. Erschwerend kommt noch hinzu, dass eine umfangreichere Beladung auf einem Fahrgestell mit 30 cm kürzerem Radstand und weniger Gesamtlänge verlastet werden musste. Das fehlende Raumvolumen wurde durch zusätzliche Lagerungsmöglichkeiten auf dem Drehkranz und consequente Ausnutzung der Geräteräume kompensiert (Abb. 5). Ein Zugriff auf alle Ebenen ist gleichzeitig möglich.

Eine weitere Erleichterung entstand durch die Auswahl des Verladungsortes: Schweres Gerät wurde unten, leichtes oben verlastet (Abb. 8: Elektrolüfter auf Auszug). Die Beladung ist so platziert, dass alle wichtigen bzw. häufig benötigten Einsatz-

geräte leicht zugänglich sind (Abb. 7-8: Schnittschutzkleidung und Fluchthauben).

Durch geschickte Auswahl des Verlastungsortes konnten auch die Rüstzeiten optimiert werden. Alle Geräte, deren Einsatzbereitschaft erst durch Zusammenfügen, bzw. Anlegen von Schutzkleidung bedient werden können, logisch zusammenhängend gelagert.

Im übersichtlichen, großen Fahrerhaus kann sich der Fahrzeugführer der DLK durch den Einbau eines Pressluftatmers (Zweiflaschen PA = L-PA) in einem speziellen und dafür zugelassenen Sitz (Bostrom Sitz als Ersatz für den serienmäßigen Beifahrersitz) schon auf der Anfahrt mit einem Atemschutzgerät ausrüsten (Abb. 9 - 10). Dies beschleunigt die Möglichkeit, den Korb unter geeigneter Schutzausrüstung besetzen und nutzen zu können.

Die gesamte persönliche



Abb. 5

Abb. 5:
Lagerungsmöglichkeiten am
Drehkranz



Abb. 6

Abb. 6:
Elektrolüfter auf Auszug

Abb. 7:
Kettensägen mit Schutzkleidung

Abb. 8:
Griffbereite Fluchthauben



Abb. 7



Abb. 8

(Schutz-) Ausrüstung des Trupps, wie z.B. Masken, Fluchthauben ..., wurden im Fahrerhaus (für den Truppführer) bzw. im Geräteraum 2 sicher untergebracht oder ist direkt am PA angebracht (Knickkopflampe, Bewegungsmelder, Scheren-/Keiltasche). Die Ausrüstung wurde so aufgeteilt, dass sie leicht

und schnell griffbereit erfolgen kann. Die zwei 2 m - FuG (jeweils mit Handmonophon bzw. Hörsprechgarnitur) sind ebenso wie die restliche Ausstattung so im Fahrzeug-Fahrerhaus verteilt, dass jeder seine Ausstattung gut erreichen kann.

Der dritte Sitz im Fahrerhaus ist entfallen, weil die Drehleitern in

Düsseldorf ausschließlich in der Standardstärke 1/1 besetzt werden. Der Truppführer steigt im Einsatz in der Regel in den Korb ein, während der Maschinist den Hauptbedienstand besetzt.

Zur Vermeidung von Blendungen auf Nachtfahrten (Spiegelungen in der Frontscheibe) und zur besseren Gewöhnung



Abb. 9 links PA-Sitz des Fahrzeugführers (Bostrom-Sitz)
Abb. 10 oben: Innenraum Fahrerhaus

an dunkle Einsatzstellen kann der Fahrer die Fahrerhausbeleuchtung auf Rotlicht umschalten.

Energieversorgung

Für die Reduzierung der Umweltbelastungen durch Lärm und Abgase wurde ein in dieser Hinsicht optimierter Feuerwehrgenerator integriert. Dieser befindet sich auf dem Drehkranz. Durch seine Einspeisung in den Fuß des Drehkranzes ist der

gleichzeitige Betrieb von 230 V und 400V Verbrauchern an der Leiterspitze und im Korb, z.B. Elektrolüfter, problemlos auch im Leiterbetrieb, v.a. beim Drehen möglich.

Der Stromerzeuger ist geräuschedämmt und mit einer elektronischen Drehzahlregelung ausgestattet. Der Generator läuft nur dann mit Nenn Drehzahl, wenn seine Leistung auch tatsächlich gebraucht wird. Ansonsten läuft er einsatzbereit mit Leerlaufdrehzahl, die bei Bedarf

schnell von der Steuerelektronik erhöht wird. Die Schallemissionen können so um 6 dB(A) im Vergleich zu einem herkömmlichen 8 kVA Stromerzeuger gesenkt werden. Eine Reduzierung um 6 dB(A) wird dabei so empfunden, als ob die Lautstärke nur noch ca. ein Viertel so groß ist. (Je 3 dB(A) Lautstärke mehr wird jeweils als Verdoppelung des Geräuschpegels empfunden.) Eine Verständigung auf dem Hauptbedienstand, auch unter Vollast, ist problemlos möglich. Mit seiner elektronischen Fern-

Abb. 11:
Feuerwehrgenerator
der Fa. Eise-
mann Typ
BSKA 13



Nennleistung	8kVA	13kVA
Lautstärke bei ¼ Nennlast	66dB(A) 10m Abstand	60db(A) 10m Abstand
Verbrauch bei ¼ Nennlast	2,8l/h	3,6l/h
Tankinhalt	6,5l	8,5l
Masse	135kg	150kg
Antrieb	Benzin, 4 Takt, OHV, 2 Zyl., B&S	Benzin, 4 Takt, OHV, 2 Zyl., B&S
Hubraum	480cm³	627cm³
Leistung	10,1 kW	13 kW
Anlasser	E-Starter /Seilzug als Ausfallreserve	E-Starter /Seilzug als Ausfallreserve
Maße	820mm x 440mm x 580mm	820mm x 440mm x 580mm

bedienung kann er sowohl vom Hauptbedienstand als auch vom Korb gestartet und gestoppt werden. Zusätzlich ist mit Hilfe des Stromerzeugers bei Ausfall des Fahrgestellmotors oder des Nebenantriebs über eine elektrische Hydraulikpumpe der Notbetrieb der DLK sichergestellt (Redundanz). Erst beim zusätzlichen Ausfall der elektrischen Hydraulikpumpe ist der Notbetrieb von Hand und das Verlassen des Hauptbedienstandes nötig.

Baugleiche Stromerzeuger werden auch auf den neueren LF 16/12 der Feuerwehr Düsseldorf sowie in einigen Sonderfahrzeugen und Abrollbehältern verwendet. Aufgrund dieser "Typisierung" sind bei einem evtl. Ausfall Ersatzaggregate immer über das Zentrallager erhältlich.

Ladetechnik

In der Vergangenheit traten auch bei den bisher genutzten Drehleitern häufig Batteriepro-

bleme auf. Dies reichte von entladenen Batterien über deren übermäßigem Verschleiß bis hin zu Teil- oder Totalfahrzeugausfällen auch während der Fahrt. Für Drehleitern gilt aufgrund der umfangreichen elektrischen und elektronischen Komponenten noch mehr wie für jedes andere Feuerwehrfahrzeug: Je moderner die Fahrzeugtechnik, umso höher der Stromverbrauch (z.B. auch zur Steuerung der Automatikgetriebe). Um Probleme künftig zu vermeiden, wurde die Ladetechnik der neuen Drehleitergeneration komplett neu konzipiert. Hier konnte viel von den Erfahrungen der LF, RTW und NEF/ELW-Generation Düsseldorf profitiert werden. Viele Fahrzeuge der Feuerwehr Düsseldorf verfügen über elektrische Zusatzausrüstungen, die teilweise erheblich über den serienmäßigen Lieferzustand des Fahrgestells oder die DIN (z.B. Ausstattung mit Lampen, Funkgeräten usw.) hinausgehen. Eine Anpassung an die speziellen Anforderungen war aufgrund der einschlägigen Erfahrungen unabdingbar.

Nach dem Aufstellen und Messen von verschiedenen Energiebilanzen (Messen und Ermitteln von Verbraucherströmen, Festlegung von Einsatzzyklen) wurde über die Ausschreibung gefordert:

Tausch der ("serienmäßigen") „nassen“ Blei-Säure Batterien gegen wesentlich stärkere, langlebiger und absolut wartungsfreie Blei-Gel-Batterien.

Deutliche Erhöhung der „Kurzstreckenanforderung“ an die Ladeleistung der Lichtmaschine und des fahrzeugeigenen 230 V Ladegerätes.

Abschließend wurde eine umfangreiche Batterieüberwachung mit einer Unterspannungsschutzschaltung und Drehzahlanhebung der Fahrgestellmotors gefordert und auch realisiert:

Stufe 1:

Sinkt die Batteriespannung aufgrund fehlender oder unzureichender Ladung unter 24 V, werden zunächst alle elektrischen Zusatzverbraucher, wie Handfunkgeräte oder -lampen abgeschaltet. Am einfachsten kann man dies an den fehlenden Lade-

Abb. 12 rechts: Zentrale Elektroverteilung

Abb. 13 unten: Ladesteckdose 230 V mit Kontrollanzeige (Fenster) und Druckluft einspeisung (Fahrgestell)



kontrollleuchten der Funkgeräte oder Handlampen im FR sehen. Bei erloschenen Kontrollleuchten liegt unter Umständen, kein Defekt vor, das Fahrzeug muss nur eingespeist werden!

Stufe 2:

Sinkt die Spannung weiter ab, so erhält der Maschinist neben einer optischen und akustischen Warnung im Armaturenbrett (Kontrollleuchte mit Batteriesymbol) eine zusätzliche Fehlermeldung in der Klartextanzeige am Hauptbedienstand mit dem Klartexthinweis auf geeignete Gegenmaßnahmen.

Stufe 3:

In Ergänzung zur Stufe 2 wird bei eingeschalteten Nebenabtrieb die Motordrehzahl des Fahrgestells um 200 min⁻¹ erhöht. Dies führt zu einer nochmaligen Steigerung des Ladestromes um ca. 25%.

Mit beiden Anzeigen kann der Maschinist, vor allem, auch im Standbetrieb, eindeutig eine Unterspannung erkennen. Als Abhilfe muss er dann den möglichst schnell den Fahrzeugmotor starten. Alternativ kann er auch den verbauten 13 kVA Stromerzeuger

benutzen. Nach dem Starten des Stromerzeugers kann mit ihm das fahrzeugeigene 230 V Ladegerät (Fa. Leab) betrieben werden („Einspeisung Ladegerät“). Seine Leistung ist so dimensioniert, daß alle elektrischen 24V und 12V Verbraucher samt Fahrgestell versorgt und die Fahrzeugbatterien ausreichend geladen werden können. So kann an länger dauernden Einsatzstellen ohne Bewegung des Leitersatzes sogar der Fahrzeugmotor abgestellt und für eine spürbare Lärminderung gesorgt werden.

Die Batterien inkl. Trennschalter, Starterkabel und Zentralelektrik wurden übersichtlich in einem eigenen Geräteraum verbaut (Abb.12)

Die bisherige „Campingsteckdose“ zur 230 V Einspeisung wurde wie auch in den anderen Großfahrzeugen durch eine robuste Steckdose mit Klappdeckel ersetzt. Eine große grüne Kontrollleuchte zeigt zusätzlich die korrekte 230 V Einspeisung an. In die unmittelbare Nähe der Ladesteckdose wurde zudem der Druckluftanschluss für das Fahr-

gestell integriert (Abb. 13). Die Funktion des Ladegerätes und der Ladezustand der Batterien kann ebenfalls an einer Leuchtdiodenanzeige des Ladegerätes leicht abgelesen werden.

Gerätegruppen

W eitere erwähnenswerte Ergänzungen zur DLK 23/12 (nach DIN), die auch an den Bestandsfahrzeugen im Rahmen der Einsatzwertsteigerung nach und nach umgesetzt werden, soweit dies technisch und vom Raumangebot machbar ist, werden im Folgenden knapp anhand der Gerätegruppen erläutert.

Schutzkleidung und Gerät

N eu ist die ergänzte Ausrüstung für das Arbeiten mit Kettensägen. Hier stehen nunmehr zwei komplette Garnituren Schutzbekleidung (Hose und Jacke in geeigneter Packtasche) und Forstschutzhelm mit integ-



Abb. 14 links: Jetmatic Hohlstrahldüse



Abb.15 rechts: SA-Korb

riertem Gehörschutz zur Verfügung (Abb. 7). Neben der Ergänzung der Schutzbekleidung ist auch die Atemschutztechnik deutlich aufgewertet worden. Sie ist zentral im Geräteraum 2 verlastet worden (Abb. 8). Neben dem Zweiflaschen PA im Fahrer- raum ist ein weiterer Zweifla- schen-PA (L-PA) verlastet sowie eine Lagerungsmöglichkeit für zwei umluftunabhängige Kreis- laufgeräte vom Typ BG 4 ge- schaffen worden. Eine ausrei- chende Anzahl von Fluchthauben und Atemschutzmasken sind griffbereit in Gerätenähe ange- ordnet.

Schläuche, Armaturen und Zubehör

Zur Wasserabgabe an der Lei- ter bzw. Korbspitze ist die Beladung um eine Automatik Hohlstrahldüse Typ Jetmatic M ergänzt worden (Abb. 14). Mit ihrer max. Durchflussmenge von 1350 l/min ist sie dem Durch- flussvolumen der fest verlegten Steigleitung im obersten Leiter-

teil angepasst. Mit ihrem variab- len Sprühbild und der Eigen- schaft auch bei Druckschwän- gungen eine gleichmäßige Was- serabgabe bei gleichem Sprüh- bild und konstanter Reichweite zu ermöglichen (hier macht dieses Merkmal des automati- schen Hohlstrahlrohres Sinn) ist sie die ideale Ergänzung zum standardmäßigem Wenderohr, vor allem bei kritischer Wasser- versorgung, aber trotzdem be- nötigter Wurfweite (z.B. wegen Stellplatzproblematik). Um bei einem Löschangriff aus dem Korb Rüstzeiten zu sparen, ist an der Korbaußenseite ein Hohl- strahlrohr inkl. angekuppelten C-Schlauch und BC- Übergangsstück als Schnellan- griff griffbereit in einem Kasten integriert worden. Nach der Entnahme kann der Schlauch ohne Zeitverlust direkt an der Steigleitung angekuppelt werden (Abb. 15). Natürlich kann auch am Leiterpark selbst ein Werfer montiert werden, dies dürfte aber die Ausnahme darstellen.

Zum selbständigen Aufbau schnellen Aufbau einer Wasser-

versorgung (Feuerlösch- kreiselpumpe natürlich ausge- schlossen) führt die DLK zusätz- lich zum Kugelhahnverteiler, ein Standrohr, verschiedene Kupp- lungsschlüssel und ausreichendes Schlauchmaterial mit.

Sanitäts- und Wieder- belebungsgerät

Die bisher im Brandschutzbe- reich verwendeten schweren Notfallkoffer aus Aluminium wurde nach Rücksprache mit dem Sachgebiet Rettungsdienst und entsprechend dem Wunsch der Feuerwachen durch einen Notfallrucksack von X-Cen-Tek (Modell Wasserkuppe) ersetzt. Die Lagerung erfolgt griffbereit im Geräteraum 1 (Abb. 16). Die- ser Rucksack beinhaltet die glei- che Bestückung wie die Alu- Notfallkoffer, eine Desinfektion ist problemlos möglich. Der Not- fallrucksack lässt sich durch seine Tragegurte einfacher vor allem über längere oder unwegsame Strecken (bzw. über eine Leiter in die Höhe) transportieren als ein Notfallkoffer.



Abb. 16 links:
Notfallrucksack

Abb. 17 unten:
Fluchlichtstrahler am Korb



Beleuchtungs-, Signal- und Fernmeldegerät

Im Fahrerhaus ist die batteriebetriebene Beleuchtungs- und Ladetechnik zusammengefasst worden. Für die gesamte Beleuchtungs- bzw. Ladetechnik ist die 24V Versorgung des Fahrgestells benutzt worden. Auf den Einbau von 230 V-Ladegeräten in den Geräteräumen musste verzichtet werden, da keines der in Frage kommende Ladegeräte eine Schutzkapselung nach IP 54 oder 67 (Schutz gegen Spritz- bzw. Druckwasser) besitzt. Nach gültigen VDE-Richtlinien, u.a. die VDE 0100, ist dieser Raum aber als Nassraum anzusehen. Im Geräteraum 1 werden batteriebetriebene Blitzlampen zum Einstecken in Verkehrsleitkegel vorgehalten (Ersatz für Euroblitzer bzw. Signalflaggen). Adalit-Lampen (Knickkopfleuchten Typ Adalit L-1000) und ein Handscheinwerfer sind im Fahrerhaus griffbereit platziert worden.

Eine Kabeltrommel zur 230 V Versorgung (Stromversorgung bei defektem Stromerzeuger oder abgesetzter Betrieb der Flutlicht-

strahler) ist im Geräteraum 5 integriert. Zwei Flutlichtstrahler (1000 W) sind betriebsbereit am Korb montiert und können durch Ausschwenken ohne Zeitverlust in Betrieb genommen werden (Abb. 17). In Ergänzung zur Geräteraumbeleuchtung erleichtert die Umfeldbeleuchtung die Orientierung am Fahrzeug. Durch den Einbau eines Funkhörers inkl. Statusgeber und geeignetem, regelbarem Außenlautsprecher am Hauptbedienstand ist der Maschinist im Leiterbetrieb jederzeit in der Lage den Sprechfunkverkehr im 4m Band mitzuhören und auf Anfragen zu reagieren (Abb. 19).

Für die sichere Lagerung (Fixierung) eines 2m Handfunkgerätes ist im Korb eine geeignete Halterung installiert. Eine Rückfahrkamera mit automatischem Linsenverschlussdeckel und integriertem Mikrofon (Abb. 18) erleichtert mit den Spiegelscheinwerfern dem Fahrer das „Rückwärtsfahren“. Auf dem Monitor des GPS Systems (Travelpilot) können neben dem Bild der Rückfahrkamera auch FMS Kurztextnachrichten im

4m Band dargestellt werden, wenn im Zuge des Leitstelleneubaus der neue Einsatzleit-rechner dieses Feature ab ca. 2004/2005 bereitstellt.

Arbeitsgerät

Zur Arbeiterleichterung der Höhenretter wurden sowohl die Leiterspitze als auch der Korb mit speziellen Lastaufnahmen (Abb. 18) ausgestattet, die ein einfaches Anschlagen und Sichern ermöglichen. Die auf den CD-Fahrzeugen (ELW 1) standardmäßig verlastete Wärmebildkamera kann schnell und sicher am Korb mit einer serienmäßigen Halterung fixiert werden (Abb. 20). In Kombination mit der eingeführten Datenfernübertragung zu den Einsatzleitfahrzeugen können so einfach und schnell Einsatzstellenbilder aus der Korbperspektive an die CD- oder BD-Fahrzeuge (ELW 1) bzw. den ELW 2 auf die dortigen PC bzw. Laptops übertragen und betrachtet werden. In Ergänzung zu den verbrennungsmotorgetriebenen Lüftern auf den



Abb 18 oben:
Rückfahrkamera und Monitor des GPS-Systems

Abb. 19 links:
Funkhörer Hauptbedienstand



Abb. 20 links: Wärmebildkamera und Einhängvorrichtung

Abb. 21 oben: Elektrolüfter in Korbhalterung

Löschfahrzeugen verfügt die neue DLK Generation über eine zusätzliche, in Düsseldorf neue, Möglichkeit der Überdruckbelüftung. Neben dem standardmäßigen Lüfter (vgl. LF-Beladung) kann auf einen elektrisch betriebenen Lüfter zurückgegriffen werden. Durch die variable Korbhalterung kann er sowohl zum Be- als auch Entlüften benutzt werden (Abb. 21). Es ist dabei allerdings zu beachten, dass dieser Lüfter im Korb kein klassischer Überdrucklüfter, sondern eine Strömungsmaschine ist. Wegen der erheblichen Auswirkungen auf das Einsatzgeschehen und der Gefährdung von Einsatzkräften bei taktisch falscher Anwendung sind Lüftungsmaßnahmen grundsätzlich wesentliche Führungsentscheidungen und dürfen niemals "einfach so" durchgeführt werden!

Zusätzlich zur Normforderung nach einer Motorsäge mit Verbrennungsmotor ist die Beladung auch bei den neuen Fahrzeugen durch eine elektrische Kettensäge ergänzt worden. Sie wird seit langem in Düsseldorf auf den Drehleitern vorgehalten, da das umständliche und auch gefährlichen Starten im Korb entfallen kann und die Handhabung damit deutlich sicherer und einfacher wird.

Handwerkzeug und Messgerät

Neben einem Bolzenschneider ergänzen noch eine Axt und Vorschlaghammer, beide mit Fiberglasstiel und Verlustsicherung, die Werkzeugausstattung der neuen DLK. Eine teleskopierbare Astschere war dringender Wunsch der Besatzungen und ermöglicht zudem auch das Schneiden von Ästen, die nicht direkt vom Korb aus zugänglich sind und außerhalb der Korbreichweite liegen.

Zusammenfassung

Die Abnahme des Aufbaus (Fa. Metz) verlief mit Ausnahme der üblichen Kleinigkeiten (z.B. Funk, Elektrik) problemlos, obwohl die Drehleitern in relativ kurzer Zeit gefertigt worden waren. Dies war nach den positiven Zwischenabnahmen auch nicht anders zu erwarten, da wir von Anfang an auf die einzuhaltenden Bedingungen (Qualität) und Konsequenzen bei Nichteinhaltung (keine Abnahme, Konventionalstrafe bei Lieferverzug) sehr deutlich hingewiesen hatten.

Bei der Endabnahme wurde natürlich auch die Abnahme des Fahrgestells mit durchgeführt. Hier ergaben sich leider größere Probleme mit dem Fahrgestell im "Feuerwehrbetrieb" (z.B. starkes Bremsen von 90 km/h auf 10 km/h, ohne Vollbremsung). Es traten dabei größere seitliche Versatzbewegungen auf. Ähnliche Erfahrungen lagen nach Recherche auch bei anderen Feuerwehren mit vergleichbarem Fahrgestell und verschiedenen Aufbauten vor.

Nach entsprechender Demonstration des Fahrverhaltens und ausführlicher Dokumentation der Mängel erfolgte umgehend und sehr professionell vom Generalunternehmer (Fa. Metz) und Fahrgestelllieferant (Mercedes-Benz bzw. Daimler-Chrysler) Maßnahmen zu deren Feststellung und Behebung natürlich im Rahmen der Garantieleistungen. Nach diesen Maßnahmen ist festzustellen, dass die Fahrzeuge über ein sehr ausgewogenes und sicheres Fahrverhalten mit großen aktiven und passiven Sicherheitsreserven verfügen.

Auch diese Erfahrungen bestätigen uns in der Notwendigkeit einer zwar sehr aufwändigen, aber dann einwandfreien und

lückenlosen Beschaffungsmaßnahme, die IMMER aus folgenden Teilen besteht:

Vorgaben zur Beschaffung (DIN, Einsatzdienst, Einsatzplanung)

Rechtskonforme und eindeutige Ausschreibung

Baubesprechung mit dem Auftragnehmer (Generalunternehmer)

Rohbauabnahme (Fahrgestell und offener Aufbau mit allen sichtbaren Leitungen/Kabeln)

Zwischenabnahme (geschlossener Aufbau, letzte Möglichkeit Änderungen an der Beladung vorzunehmen)

Endabnahme NACH Abnahme durch den TÜD (Technischer Überwachungsdienst), der aufgrund seiner Kenntnisse und Erfahrungen von uns IMMER beauftragt wird und auf dessen Urteil wir großen Wert legen.

ALLE Teile werden dokumentiert und mittlerweile auch durch Checklisten standardisiert (vgl. Schanzmann, 2003).

Erfahrungsgemäß bestehen hier bei vielen Feuerwehren noch große Mängel, wie auch die zahlreichen Anfragen in unserer Abteilung belegen. Wir planen daher hierzu geeignete Veröffentlichungen.

Momentan ist natürlich noch nicht abschließend beurteilbar,

ob die neue DLK 23/12 Typ Düsseldorf den gesteckten Zielen vollkommen gerecht werden wird.

Die ersten beiden Fahrzeuge sind nach knapp fünfmonatiger Schulung seit dem Jahreswechsel im Einsatzdienst an den FRW 2 und 8. Eine weitere baugleiche DLK erhält die FRW 4 Mitte 2003. Die Beschaffung einer vierten DLK ist über eine Verpflichtungsermächtigung für 2004 geplant. Danach erfolgt nach einer Beschaffungspause vermutlich 2005 eine Neuausschreibung der nächsten Beschaffungswelle nach EU-Vorgaben.

Die bisherigen Erfahrungen (hier v.a. die letzten Sturmeinsätze) und Urteile der meisten Kollegen sind positiv. Natürlich gab es im Vorfeld der Beschaffung und auch während der Umsetzung zahlreiche heiße Diskussionen über den "Produktwechsel". Es ist aber für den Anwender weder sinnvoll, fast sklavisch an Marken oder Produkten festzuhalten, noch ist dies im Zuge heutiger Beschaffungsregularien (VOL/A) überhaupt rechtlich möglich. Im übrigen wechseln auch Produkte eines Herstellers im Laufe der Zeit so sehr ihr Innenleben, dass man trotz gleichen Fahrzeugs (evtl. sogar ähnlichen Aussehens) letztlich vor einem völlig neuen Fahrzeug steht.

Um die Grenzen der neuen DLK und seine praktische Leistungsfähigkeit exakt abstecken zu können, ist die umfangreiche Beschäftigung mit der verlasteten Gerätetechnik und mehr Einsatz Erfahrung notwendig. Wir werden darüber berichten.

Unten finden sie die wichtigsten technischen Daten der neuen Drehleitergeneration.

Die Fahrzeuge wurden in serienweiß beschafft, dazu abgesetzt zur Verbesserung der Sichtbarkeit bei Tag in RAL 3026 nach dem Vorbild der BF Kassel beklebt und anschließend zur Verbesserung der Sichtbarkeit in der Dämmerung bzw. nachts mit einer Konturbeklebung nach ECE 104 (vgl. Wentzell, 1998) versehen.

Dem sachkundigen Leser wird dabei auffallen, dass es damit entgegen häufiger Meinung doch praktisch möglich ist, umfangreiche Beladung auf einem standardisierten und im wesentlichen genormten Fahrzeug zu verlasten, wenn man sinnvolle Kompromisse schließt.

Die Mehrgewichte zur DIN 14701 T1 für Hubrettungsfahrzeuge (max. 14,0 t) sind unter anderem schon durch das Automatikgetriebe gegeben. Die Vorgaben der Abt. Vorbeugender Brandschutz waren aufgrund der vorhandenen Aufstell- und Bewegungsflächen "unter 16 to zGG". Die im Vergleich zur alten niederen Bauart gewohnte max. Fahrzeughöhe von 2,95m kann durch das Absenken des Fahrzeuges mit Hilfe der serienmäßigen Luftfederung erreicht werden. Die ,normale' Fahrzeughöhe beträgt ca. 3,02m. Durch die Verwendung eine Serienfahrgestells für die kommunale Abfallwirtschaft besteht eine ausreichende technische Gewichtsreserve des Fahrgestells von ca. 3200 kg.

Das voll beladene Fahrzeug lag in der Beschaffung unter 0,5 Mio Euro und damit preiswerter als bisher.

Oliver Lang

DLK 23/12

Fahrgestell	Daimler-Chrysler ECONIC 1828 LL
	Automatik, Schleuderketten
Aufbau	Metz Aerials
Tatsächliches Gesamtgewicht, voll beladen inkl. Mannschaft (2 x 90 kg)	14,8 - 15 to (Fahrgestell-/Aufbautoleranzen)
Technisch zulässiges Gesamtgewicht	18 to
Länge über alles	9,95 m
Breite	2,50 m
Höhe	3,02m absenkbar auf 2,95m
Wendekreis	17,50 m
Radstand	4,20 m