



Feuerwehr und Rettungsdienst
Landeshauptstadt Düsseldorf



FEUERMELDER

ZEITSCHRIFT DER FEUERWEHR DÜSSELDORF



Ausgabe **41**

August 2004
11. Jahrgang



FEUERMELDER 41





Feuerwehr, Rettungsdienst
und Bevölkerungsschutz
Landeshauptstadt Düsseldorf

Ausgabe **41**



FEUERMELDER

August 2004
11. Jahrgang

ZEITSCHRIFT DER
FEUERWEHR DÜSSELDORF



Impressum:

Herausgeber:

Landeshauptstadt Düsseldorf, Umweltdezernat

Verantwortlich:

Amtsleiter

Feuerwehr, Rettungsdienst und Bevölkerungsschutz

Landeshauptstadt Düsseldorf

Redaktion:

Boddem, Engels, Leineweber

Textbeiträge:

Audi AG, Besler, Binzen, Braun, Cimolino, Engels, Falcke, Fischer, Graeger, Hartmann, Heidemeyer, Hermsen, Hintz, Hoffmann, Hußmann, , Jacobson, Lau, Mallmann-Kallenberg, Mihm, Moews, Ostuni, Pradel, Pohlheim, Schneider, Schürhoff, Spikowski, Sporken, Theisen, Thyssen, Truckenmüller, Waynberg

Fotos:

Audi AG, Bildstelle Feuerwehr Düsseldorf, Truckenmüller

Gestaltung:

Leineweber

Herstellung:

Driefen, Weyrich



FEUERMELDER 41

Die Themen in diesem Heft:

● Verwaltung

Neue Gesichter im Amt	Seite	37
-----------------------	-------	----

● Gefahrenabwehr und Rettungsdienst

Unfallgefahr RTW-Tragestuhl	Seite	5
Rettung und Bergung nach Unfällen aus Audi Fahrzeugen	Seite	16
Erhöhtes Haftungsrisiko durch verdeckt eingebaute Einsatzhörner	Seite	36
HöSi-Sack bleibt auf LF	Seite	47
Stich- und Schnittverletzungen	Seite	52
FF Düsseldorf - Löschgruppe Kalkum	Seite	53

● Technik

Technik-News	Seite	6
Bedruckte bzw. Funktions-T-Shirts ein Risiko?	Seite	44
Maßnahmen gegen elektronischen Werbemüll	Seite	47
Was wurde aus D-2488?	Seite	48
Bedienungshinweise für Mulde	Seite	48
Tragbares 4-Meter-Funkgerät auf Flo 10-11-2	Seite	52

● Aus- und Fortbildung

Feuerwehr-Kompaktausbildung	Seite	3
Personelle Veränderungen in Abteilung 5	Seite	40

● Sonstiges

Warnwestenpflicht	Seite	5
OPEN-TEAM lud zum OPEN-SPACE	Seite	14
Kameradschaftsabend	Seite	15
Delegiertenversammlung des Stadtfeuerwehrverbandes	Seite	56

„Feuerwehr-Kompaktausbildung“

Aktueller Stand der Überlegungen zu einem alternativen beruflichen Einstieg in den Vorbereitungsdienst für den mittleren feuerwehrtechnischen Dienst

Schwierigkeiten bei der Besetzung der Ausbildungsplätze im mittleren feuerwehrtechnischen Dienst?

Udenkbar in der derzeitigen Situation, in der heftig über eine Ausbildungsplatzabgabe diskutiert wird, weil es zu wenige Ausbildungsplätze für alle Jugendlichen gibt?

Udenkbar, weil sich doch bereits seit Jahren regelmäßig weit mehr als 1.000 junge Männer und Frauen für eine Ausbildung als Brandmeisteranwärterin bzw. -anwärter bewerben? Nein, denn bei unserer Berufsfeuerwehr sind diese Schwierigkeiten bereits seit einigen Jahren Realität! Trotz der Vielzahl an Bewerbungen gelingt es nur mit Mühe und Not, vergleichsweise noch wenige Ausbildungsplätze - im Durchschnitt der letzten 5 Jahre knapp 20 jährlich - mit qualifizierten Bewerberinnen und Bewerbern zu besetzen.

Und die demografische Entwicklung (Stichwort: geburtschwache Jahrgänge) wird diese Situation in den kommenden Jahren noch weiter verschärfen. Während zahlenmäßig starke Jahrgänge in den Ruhestand treten werden, wird die Zahl der Schulabgängerinnen und -abgänger rapide zurückgehen, die Schere zwischen steigendem Nachwuchsbedarf und sinkendem -angebot wird sich öffnen. Da diese Rahmenbedingungen für die gesamte Wirtschaft in der Bundesrepublik, besonders aber im Ballungsraum Rhein-Ruhr, gilt, wird sich der Konkurrenzkampf um geeigneten Nachwuchs absehbar bereits in den nächsten Jahren erheblich verschärfen.

Dieser Entwicklung sieht die Be-

rufsfeuerwehr Düsseldorf nicht tatenlos zu - im Gegenteil! Bereits vor Jahren ist eine erste Maßnahme ergriffen worden, um dieser Tendenz entgegenzuwirken: Der teilweise Verzicht auf die Forderung der Verordnung über die Ausbildung und Prüfung für die Laufbahn des mittleren feuerwehrtechnischen Dienstes im Lande Nordrhein-Westfalen (VAPmD-Feu NRW) nach einer abgeschlossenen handwerklichen Berufsausbildung, sofern die Bewerberin bzw. der Bewerber diesen „Mangel ausgleichen“ kann, bspw. mit einer abgeschlossenen Rettungsassistentenausbildung. Bislang ist diese Maßnahme erfolgreich gewesen, sie stößt aber mittlerweile bereits an ihre Grenzen und wird zukünftig ganz sicher nicht mehr ausreichen, die absehbar entstehenden Lücken zu schließen. Deswegen werden bereits heute erheblich weitergehende Überlegungen dazu angestellt, wie dem Nachwuchsproblem rechtzeitig begegnet werden kann, und zwar bevor „das Kind in den Brunnen fällt“.

Ziel dieser Überlegungen ist es zum einen, die Ausbildung für den mittleren feuerwehrtechnischen Dienst zukünftig einem größeren Personenkreis zu öffnen. Zum anderen soll aber gleichzeitig auch die Gelegenheit genutzt werden, die Schwächen der „traditionellen“ Handwerksausbildungen abzufangen, die sich immer weniger mit den Erfordernissen des Feuerwehrdienstes decken: Mittlerweile nimmt der Austausch elektronischer Bauteile häufig einen breiteren Raum ein als die Vermittlung für den Feuerwehrdienst so wichtiger manueller Fertigkeit-

ten.

Die erste Idee war deshalb, parallel zu dem „klassischen“ Berufseinstieg nach abgeschlossener handwerklicher Berufsausbildung einen alternativen Vorbereitungsdienst für Schulabgängerinnen und Schulabgänger mit Fachoberschulreife zu schaffen. Danach sollte der eigentlichen feuerwehrtechnischen Ausbildung eine spezifisch auf die Erfordernisse der Feuerwehr zugeschnittene 18monatige handwerkliche „Allround-Ausbildung“ vorgeschaltet werden.

Den feuerwehrtechnischen Teil des Vorbereitungsdienstes wiederum sollte dieser Personenkreis dann im unmittelbaren Anschluss daran gemeinsam mit den Laufbahnbewerberinnen und Laufbahnbewerbern absolvieren, die ihren handwerklichen Berufsabschluss auf traditionellem Wege bereits außerhalb der Feuerwehr erworben haben.

Die für diesen Personenkreis dann insgesamt dreijährige Dauer des Vorbereitungsdienstes würde allerdings eine Änderung des Beamtengesetzes für das Land Nordrhein-Westfalen - Landesbeamtengesetz (LBG NRW) erforderlich machen, die derzeit nicht zu erreichen ist. Um diese Alternative dennoch möglichst vollständig zu „retten“, laufen derzeit unter Federführung des Leiters der Abt. 37/5, Stephan Boddem, Verhandlungen mit dem Innenministerium Nordrhein-Westfalen mit dem Ziel, sie rechtlich so auszugestalten, dass sie zunächst ohne Änderung des LBG NRW erprobt werden kann.

Insbessondere mit Blick auf die vielfältigen rechtlichen Fragestel-

AUSBILDUNG

lungen, die in diesem Zusammenhang zu klären sind, wird er hierbei von dem neuen Personalentwickler Wolfgang Ostuni unterstützt.

Zur Zeit befinden sich diese Ver-

handlungen auf einem guten Weg, so dass ein erstmaliger Start dieses neuen Ausbildungsmodells - wie vorgesehen - im Herbst 2006 realistisch erscheint.

Die nachfolgende Übersicht stellt in komprimierter Form die Grundzüge dieses Modells dar, das derzeit noch unter dem vorläufigen Arbeitstitel „Feuerwehr-Kompaktausbildung“ fir-

Ausbildungsabschnitt	Dauer in Wochen	Schwerpunkte	Inhalte	Rechtsgrundlagen
I	6	Einführung	<ul style="list-style-type: none"> Einführungslehrgang Grundlagen der Metall- und Holzverarbeitung 	
II	17	Metallbau	<ul style="list-style-type: none"> Umgang mit berufstypischen Werkzeugen Verbindungs- und Befestigungstechniken (Schweißen, Nieten, Schrauben, usw.) Berechnung von Haltepunkten Tragfähigkeit von Bauteilen 6 Wochen Praktikum in einem Handwerksbetrieb 	Verordnung über die Berufsausbildung zum Metallbauer/ zur Metallbauerin vom 04.07.2002
III	18	Holzbau	<ul style="list-style-type: none"> Umgang mit berufstypischen Werkzeugen Arbeiten in Höhen Bewegung von größeren Lasten Verbindung von Holzbauteilen Tragfähigkeit von Holzbauteilen 6 Wochen Praktikum in einem Handwerksbetrieb 	Verordnung über die Berufsausbildung in der Bauwirtschaft vom 02.06.1999
IV	18	Elektrotechnik	<ul style="list-style-type: none"> Umgang mit berufstypischen Werkzeugen Wechselstrom/Drehstrom Anschließen und Verlegen von Kabeln, Dosen, Schaltern, usw. Formeln aus der Elektrotechnik Schutzarten Ziehen von Sicherungen Umgang mit Messgeräten 6 Wochen Praktikum in einem Handwerksbetrieb 	Verordnung über die Berufsausbildung zum Elektroniker/ zur Elektronikerin vom 03.07.2003
V	18	Gas-, Wasser-, Heizungs-, Lüftungsbau	<ul style="list-style-type: none"> Umgang mit berufstypischen Werkzeugen Absperren und Abdichten von Leitungen Verbindungstechniken Sicherheitseinrichtungen von Gas-, Warmwasser-, Heizungs- und Lüftungsanlagen Einfache Berechnungen 6 Wochen Praktikum in einem Handwerksbetrieb 	Verordnung über die Berufsausbildung zum Anlagenmechaniker für Sanitär-, Heizungs- und Klimatechnik/ Anlagenmechaniker/in für Sanitär-, Heizungs- und Klimatechnik vom 25.06.2003, berichtigt am 08.07.2003, geändert durch Verordnung vom 29.07.2003
VI	1	Abschluss	<ul style="list-style-type: none"> Abschlusslehrgang Zwischenabnahme 	
Parallel	78	Ausbildungsbegleitender Unterricht	<ul style="list-style-type: none"> Deutsch Mathematik Chemie Physik Sport 	

miert.

Parallel zu den Verhandlungen mit dem Innenministerium Nordrhein-Westfalen laufen derzeit bereits die Arbeiten an der weiteren inhaltlichen Ausgestaltung dieses alternativen beruflichen Einstiegs in den Vorbereitungsdienst.

Für diese „Verfeinerungen“ innerhalb der einzelnen handwerklichen Fachbereiche sind dabei Bernd Brings (Elektrotechnik), Rolf Hermsen (Gas-, Wasser-, Heizungs-, Lüftungsbau), Horst Theis (Holzbau) und Heinz Kamphausen (Metallbau) verantwortlich. Sie stimmen sich dabei eng mit ihren Kooperationspartnern bei den Düsseldorfer Handwerksinnungen ab, in deren überbetrieblichen Ausbildungszentren

und Mitgliedsbetrieben die erforderlichen handwerklichen Kenntnisse und Fertigkeiten vermittelt werden sollen.

Daneben steht der stellvertretende Leiter der Abt. 37/5, Bernd Brings, zur Zeit in engem Kontakt mit dem Heinrich-Hertz-Berufskolleg, um die konkreten Inhalte des dort vorgesehenen begleitenden Berufsschulunterrichts zu vereinbaren.

Der Leiter der Feuerwehrscheule, Horst Theis, beschäftigt sich darüber hinaus mit den Auswirkungen dieser Alternative auf die zukünftige Organisation des Vorbereitungsdienstes.

Das Ende aller Bemühungen ist damit aber noch nicht erreicht! In der Erwartung, dass die vor-

gesehene Erprobungsphase erfolgreich verlaufen wird, wird an dem mittelfristigen Ziel, einen „zweiten Weg“ des Vorbereitungsdienstes gesetzlich zu verankern, weiterhin festgehalten. Eine solche Entscheidung wird aber sicherlich nicht fallen, bevor nicht zumindest zwei oder drei erfolgreiche „Proberunden“ durchlaufen worden sind, also wohl nicht vor 2010.

Der Feuermelder wird in loser Folge - aber stets aktuell - über die weiteren Fortschritte dieser Initiative informieren. Unabhängig davon steht der Leiter der Abt. 37/5, Stephan Boddem, für weitergehende Fragen gerne zur Verfügung.

Wolfgang Ostuni

Warnwestenpflicht

Wichtige Neuregelung für Reisen nach Italien, Spanien und Österreich

Das Tragen einer Warnweste ist für die Fahrer von Privat- und Geschäftsfahrzeugen vorgeschrieben, wenn sie das Fahrzeug außerhalb von geschlossenen Ortschaften verlassen und sich auf der Fahrbahn aufhalten. Dies gilt insbesondere für Notfallsituationen wie Unfälle oder Pannen bzw. bei entsprechenden Witterungsbedingungen wie Dunkelheit, Nebel oder Regen.

Diese Neuregelung ist in Italien seit dem 1. April 2004, in Spanien seit dem 24. Juli 2004 und tritt in Österreich ab dem 1. Januar 2005 in Kraft. Ausgenommen von der Warnwesten-Pflicht sind Fahrer von Kleinkrafträdern und Motorrädern.

Zu Ihrer persönlichen Sicherheit und zur Vermeidung von Bußgeldern (in Italien nicht unter 33,60 Euro - in Spanien bis 91,- Euro) sollte auf Ihren Reisen die Warnweste (natürlich im Fahrzeug-Innenraum) stets griffbereit sein. Quelle: www.adac.de; ADAC-motorwelt 04/2004

Sie erhalten die Warnweste, die der EN 471 entsprechen muss, in allen gängigen KFZ-Zubehörshops sowie in PVC in hochwertiger Ausführung - jetzt zum Aktionspreis von nur 9,95 Euro auch beim ADAC.

Ulrich Cimolino

Unfallgefahr RTW-Tragestuhl der Firma KFB

Aufgrund eines Unfalls mit dem RTW-Tragestuhl der Fa. KFB weise ich auf folgende Kontrolle hin:

Es ist zu prüfen, ob zwischen hinteren Tragegriffen und Stuhlrahmen ein zu großes Spiel vorhanden ist. Sollte dies der Fall sein, ist dies unverzüglich der ZWK zu melden. Die Tragegriffe können sonst von der entsprechenden Auflagefläche abrutschen, was auch wahrscheinlich zum o.g. Unfall führte. Der Patient stürzte mit dem Tragestuhl zu Boden. Außerdem

Bernd Braun



TECHNIK

Technik-News

Wieder möchte ich die Gelegenheit nutzen und Ihnen einen kurzen Überblick zu den laufenden bzw. geplanten Beschaffungsmaßnahmen und größeren Projekten der Abteilung Technik geben.

Neuer KTW (innerstädtisch)

Die ersten beiden Fahrzeuge mit einem Aufbau der Firma KFB auf einem VW T 4-Triebkopf und Fahrgestell wurden Ende des Jahres 2003

beim ASB bzw. MHD in Dienst gestellt. Trotz großer Schwierigkeiten bei den Schlussabnahmen (!) haben sich die Fahrzeuge bisher gut bewährt.

Eine im wesentlichen identische Folgebeschaffung von 12 Fahr-

Neuer KTW



zeugen ist im Laufe des Jahres 2004 auf dem Nachfolgemodell VW T 5 daher geplant. Wir haben eine Option auf fünf weitere, deren Beschaffung aber angesichts der laufenden Entwicklung im Krankentransport mit dem Rückgang der Transportzahlen und der eventuellen Beteiligung privater Firmen eher unwahrscheinlich ist.

Projektleiter ist H. Ortman.

Rettungswagen

Die nächste Serie von sechs neuen RTW war bereits 2003 europaweit ausgeschrieben worden. Die Vergabe wurde zweimal vor der Vergabekammer angefochten. Letztlich konnte die Vergabe erst im 2. Quartal 2004 mit fast sechs Monaten Verzug so durchgeführt, wie es von uns ausgewertet worden war. Den Auftrag erhält als preiswertester Bieter diesmal die Firma WAS wieder auf MB 413 CDI mit der Sprint-Shift-Schaltung (es gibt nach wie vor für diese Leistungsklasse leider kein serienmäßiges Automatikgetriebe). Die neuen RTW werden in etwa baugleich mit den „alten“ RTW sein.

Projektleiter ist H. Ortman.

TLF 24/48-P

An allen TLF 24/48-P gab es leider Probleme mit der Gewichtsverteilung. Die Abnahmegewichte der Firma Magirus entsprachen nicht den tatsächlichen Einsatzgewichten und lagen außerhalb der Fertigungstoleranzen. Alle Fahrzeuge mussten deshalb im Werk auf Kosten des Herstellers umgebaut werden. Es wurde dazu ein Schaummitteltank nach vorn verlagert.

Projektleiter war H. Diekmann.

Am 13.12.2003 wurde ein

det. Dort hatte ein Kollege beim Ziehen des Ladesteckers am TLF 24/48-P einen elektrischen Schlag bekommen (der zum Glück ohne gesundheitliche Folgen blieb). Eine Isolationsmessung wurde durchgeführt. Diese ergab, dass am Fahrzeug ein Isolationsfehler vorlag. Bei genauerer Untersuchung der CEE-Anschluss-Steckdose stellte sich heraus, dass die Steckdose locker war und aus der Steckdose Wasser tropfte. Beim Aufschrauben der Dose liefen größere Mengen Wasser aus der Dose. Anhand von Rostspuren im Inneren der Steckdose konnte festgestellt werden, dass dieser Zustand schon über einen längeren Zeitraum bestand. Wegen der Lockerung der beiden Befestigungsschrauben war ein Eindringen des Wassers möglich und auch zwangsläufig, weil die Schrauben durch das Gehäuse eine Verbindung von außen in das Gehäuseinnere herstellen. Hinzu kommt, dass an einer der beiden Befestigungsschrauben der Schutzleiter angeschlossen ist, welcher aufgrund der Lockerung der

Schrauben auch nur noch eine lockere Verbindung mit der Fahrzeug hat. In die Zuleitung ist gebäudeseitig ein Fehlerstrom-Schutzschalter (30 mA) eingebaut. Dieser ließ sich durch Messung der Spannung zwischen L-Leiter und Schutzleiter mit einem DUSPOL, allein durch den Messstrom des DUSPOL, auslösen, was ein Indiz dafür ist, dass der Fehlerstrom-Schutzschalter funktionsfähig ist. Bei der Abschlussdose am Fahrzeug handelt es sich um eine dreipolige CEE-Wandsteckdose der Fa. Bals mit der Schutzart IP 44 (spritzwassergeschützt). Die Wache 7 hatte zuvor mit dem Monitor des TLF geübt und dabei ist Wasser im Schwall über die Anschlussdose gelaufen. Die Steckdose wurde ausgetauscht und der Isolationsfehler behoben.

An den anderen Wachen mit TLF (2, 4, 6, 8) wurden die Steckdosen geöffnet, um festzustellen, ob Feuchtigkeit in die Steckdosen eingedrungen ist. An keiner der anderen Wachen war die Abschlussdose locker oder Feuchtigkeit in der Dose feststellbar.



LF 16/12

Die Nachrüstung der LF 16/12 der FF mit weiteren Funkgeräten, Langzeit-PA und anderen Maßnahmen zur Einsatzwertsteigerung werden in diesem und im nächsten Jahr umgesetzt. Die Beladung ist bereits ausgeschrieben.

Die nächste Serie neuer LF wird erst nach Vorliegen der neuen Norm (HLF 20/16) ausgeschrieben und wird sich in jedem Fall an der Norm orientieren. Es wird dazu eine Arbeitsgruppe geben. Aufgrund des Wegfalls der Messewache wird es in 2005 vermutlich statt der ursprünglich geplanten vier nur zu zwei, maximal drei neuen HLF 20/16 kommen.

Projektleiter ist H. Lang.

TLF 16/24-Tr

Das „letzte“ TLF 16/24-Tr für die FF wurde 2003 ausgeschrieben. Es wurde an Magirus auf MAN vergeben und vermutlich Ende 2004 geliefert. Es ersetzt dann das alte TLF 16/25, Bj. 1974 (!), früher Angermund, heute Unterbach)

Drehleiter

Ein weiteres baugleiches Fahrzeug zu den beiden neuen DLK 23/12 der Wachen 2, 4 und 8 wurde im Mai an die FRW 6 übergeben und dort Ende Juni nach der Ausbildung aller Kollegen in Dienst gestellt. Auch hier handelt es sich so um eine Metz-Drehleiter auf Econic-Fahrgestell von Daimler-Chrysler. Ein Altfahrzeug wird ausgemustert. Die nächste Drehleiter-Beschaffung ist dann (sofern es keine Ausfälle/Unfälle gibt) erst wieder nach 2005 erforderlich. Auch hier gab es leider wieder erhebliche Probleme bei der Abnahme, so dass das Fahrzeug mit Verzug ausgeliefert wurde.

Projektleiter war H. Lang.

LKW-ZWK

Der Mehrzweck-LKW für die Zentralwerkstatt (Landrover) wurde auch im 1. Quartal 2003 in Dienst gestellt. Er ist außerdem auch wie ein KdoW mit Funkgeräten im 4m und 2m-Bereich ausgestattet und kann in extremen La-

fahrzeug mit genutzt werden.

Er hat sich auch als Zugfahrzeug (z.B. für die RTB) bewährt. Das Konzept wird beibehalten. Folgefahrzeuge werden entsprechend beschafft.

Der alte Werkstatt-LKW (Pritsche-LBW) sollte als Reserve-Streiffahrzeug (Ölspur) umgebaut werden, dies war nicht möglich, da er einen kapitalen Motorschaden hatte und ausgemustert werden musste.

Projektleiter war H. Schultheis.

Abrollbehälter-Kran

Der AB-Kran wurde in enger Zusammenarbeit mit den Kollegen der FW U ausgeschrieben und an eine kleinere mittelständische Firma in Norddeutschland vergeben. Die Firma ging dann leider in Insolvenz. Den Auftrag erhielt dann die zweitgünstigste Bieter, die Fa. Heines (nun in Düsseldorf). Der AB-Kran konnte dann trotz anfänglicher Verzögerungen schon Anfang Mai in Dienst gestellt werden.

Um die erweiterten technischen Möglichkeiten des neuen Feuerwehrkrans FWK 45 sowie des WLF mit Ladekran (MB Actros 3340 AF Allrad-Single) auszunutzen, wurde nach den Erfahrungen aus diversen Großeinsätzen (z.B. Explosion mit Hauseinsturz in der Krahestr., Kranunfall mit mehreren umgestürzten Turmdrehkränen auf der Königsallee) in den letzten Jahren die Palette der Transport- sowie Anschlagmittel stark erweitert.

Als Beispiele seien angeführt:

- Rettungs- bzw. Arbeitskorb (wie auch z.B. die Feuerwehren Hamburg, Münster, Nürnberg vorhalten),
- Palettengabel,
- Greiferschaufel,
- Lastnetze,



WLF mit AB-Kran



- Transportbehälter von 40 L bis 800 L Inhalt,
- diverse Anschlagmittel,
- Transportzangen usw.

Der Transport dieser Ausrüstung zur Einsatzstelle erfolgte bisher mit einem alten Ladeboden (ehemaliger AB-Schaum). Dort konnte nicht alles sinnvoll und vor allem ergonomisch

gelagert werden. Die Neubeschaffung eines entsprechenden Abrollbehälters (AB-Kran) war erforderlich.

Wichtige Gesichtspunkte bei der Gestaltung waren:

- Ausreichende Transport- bzw. Ladungssicherung für die zu verlastenden Gegenstände mit bis zu 700 kg Gewicht der Einzelkompo-

nenten.

- Ergonomie (möglichst geringe Belastung des Einsatzpersonals bei der Entnahme der Beladung)
- Schnelligkeit (möglichst geringe Rüstzeiten).
- Optimierte Lagerung durch intelligente Ausnutzung des Stauraumes.

Die an der Praxis orientierte Gestaltung des Abrollbehälters ermöglicht es, nicht nur das Zeitfenster zur Entnahme der schweren Beladungsteile möglichst klein zu halten, sondern bietet nebenbei über das im mittleren Teil befindliche Rollschiebedach einen Witterungsschutz bei der Entnahme der Ausrüstung nach hinten (z.B. Rüstholz, Anschlagmittel).

Die spezielle Halterung für den Rettungs-/Arbeitskorb im vorderen Teil ermöglicht die schnelle Entnahme nach oben hin.

Der AB Kran wurde nach öffentlicher Ausschreibung von der Fa. Heines in Düsseldorf gefertigt. In diesem Zusammenhang ist für die Beschaffer sicherlich von Interesse, dass die den Zuschlag zuerst erhaltende Firma noch vor dem ersten Handgriff am Abrollbehälter in Insolvenz ging. Der Auftrag musste aufgehoben und an den zweit günstigsten Bieter (Fa. Heines) vergeben werden. Dadurch verzögerte sich die Beschaffung um mehr als drei Monate.

Der die Grundeinheit, den Löschzug (ELW 1, HLF, DLK, HLF, RTW), ergänzende Rüstzug besteht damit aus ELW 1, RW 2, FwK 45, nach Bedarf

mit AB Kran bzw. weitere Sonderfahrzeuge.

Projektleiter war H. Diekmann.

Einsatzleitwagen C-Dienst-Umweltschutz

Für den CD-Umweltschutz sowie für die Löschgruppe Umweltschutz sind unter anderem aus Mitteln des kommunalen Katastrophenschutzes zwei ELW 1 geplant. Ein Fahrzeug ist nach Ausschreibung bereits an die Firma Dräger mit MB Sprinter 413 CDI 4x4, mit Sprint-Shift-Schaltung vergeben und derzeit bei der Firma Breitfuß im Ausbau der Messtechnik.

Projektleiter ist Herr Lang

Wechseladerfahrzeug- Fahrschule

Nach Ausfall des alten WLF der Schule (Bj. 1979) wurde von 37 die Beschaffung eines neuen WLF für die Fahrschule beschlossen. Das „alte“ Fahrschul-WLF geht dann im Tausch zur Schule. Das Fahrzeug ist nach Ausschreibung an MB vergeben (MB Actros 1832 F) und wird vermutlich Mitte 2004 ausgeliefert.

Projektleiter ist H. Schultheis.

KdoW bzw. PKW getarnt

Als Ersatz für einen bereits 2002 verunfallten KdoW bzw. einen ausgemusterten PKW wurden für 37/2 (KdoW für AD Herr Albers) und 37/20 (auch als Dienstreise-PKW) zwei getarnte PKW beschafft. Die Fahrzeuge wurden von TDS auf VW Passat 4motion (billigstes Angebot!) ausgebaut. Nach einigen Monaten Betrieb kann man sagen, dass Fahrstabilität und Fahrzeugqualität bestechend sind.

Projektleiter war H. Schultheis.

Gerätewagen- Atemschutz

Der GW-Atemschutz ist für 2004/2005 aufgrund seines schlechten Aufbaus zum Ersatz vorgesehen.

Projektleiter ist H. Diekmann

Gerätewagen- Höhenrettung

Der Gerätewagen-Höhenrettung (GW-HR) wurde 2003 ausgeschrieben und an die Fa. Ziegler auf MB vergeben. Er war im Werk Mühlau im Ausbau, wurde Anfang Au-



GW-Höhenrettung





gust dort abgeholt und wird vermutlich nach den Sommerferien 2004 an FRW 3 in Dienst gestellt werden.

Projektleiter ist Herr Schultheis

Gerätewagen-Wasserrettung

Der neue GW-Wasserrettung wurde 2003 ausgeschrieben und an die Fa. Ziegler auf MB Atego 925 AF vergeben. Er wird vermutlich Mitte/Ende 2004 an FRW 1 in Dienst gestellt werden.

Projektleiter ist Herr Lang

Rettungsboot 2

Es wurde für den neuen GW-Wasserrettung bereits ein weiteres baugleiches RTB 2 mit Doppelmotorisierung beschafft und in Dienst gestellt. Die Boote werden über die BF zur FF getauscht. Die Löschruppe Wittlaer erhält nach Überholung das zweimotorige RTB 2 der Feuerlöschbootstation. Das frei werdende Boot wird neues Reserve-Boot an FW U, das dortige Boot geht in den kom-

munalen Katastrophenschutz.

Projektleiter ist Herr Lang

Arbeits- und Postwagen

Als Ersatz für den zu kleinen Arbeitswagen wurde nach Ausschreibung ein Auftrag an Mercedes vergeben. Das Fahrzeug, ein MB Vario mit Ladebordwand ist im Ausbau und soll im Herbst geliefert werden.

Projektleiter ist Herr Schultheis

LF 10/6 (bzw. 16-TS)

Für den kommunalen Katastrophenschutz wurden drei geländegängige Löschfahrzeuge auf Basis des LF 10/6 (mit einer FPN 10-2000) als Ergänzung der Löschwasserpumpenkomponente ausgeschrieben. Eine Vergabe ist für den Sommer 2004 geplant. Die Lieferung erfolgt dann im Laufe des Jahres 2005. Die Stationierung ist noch offen.

Die Bewertung unserer Ausschreibung und die weitere Markterkundung (bezogen auf das LF 20/16) hat bisher fol-

gendes ergeben:

1. Die Wunschbeladung (vgl. unser Ausschreibungsarchiv) ist nicht auf Basis des LF 10/6 unterzubringen. MB bringt mit Singlebereifung max. 10,5 to zGG (Zwilling hinten 11 to, das macht aber keinen Sinn!), MAN 10,8 to zGG.
2. Das LF 20/16 ist nicht als Basismodell geeignet, weil das bei Heckschiebern (Schlauchmaterial wie im Schlauchwagen) zu einem auf max. 600 l reduziertem Tank führen würde. Da steht dann Aufwand und Nutzen in keinem Verhältnis mehr, da für dieses Fahrzeug praktisch keinerlei "Serienteile" dann mehr genutzt werden könnten.

Ein 13-Tonnen LF 16-TS mit Heckhaspeln will ich mir aber (auch mit Single-Bereifung) im Gelände gar nicht mehr vorstellen. Es wird daher, wie von Anfang geplant auf das LF 10/6, als Basis aufgebaut.

In der Beladung wird im Vergleich zu den Wünschen auf einiges verzichtet, um den Haupt-Einsatzzweck Löschwasserversorgung auch in schwieri-

TECHNIK

gem Gelände u.a. (ggf. zusammen mit SW) zu erfüllen bzw. überhaupt das Fahrzeug zu ermöglichen (Gewicht!):

- Dreiteilige Schiebleiter (dafür kommt statt der Steckleiter die besser nutzbare Mehrzweckleiter, vgl. neuer RW, drauf),
- TP 15/1 (Wasserentnahme über TP ist sowieso nicht unproblematisch) inkl. Kabel
- 5 bzw. 9 statt 13 kVA Stromerzeuger (nach Entfall der

TP 15 auch nicht in 13 kVA notwendig)

- Rettungssäge
 - Kraftstoffabsaugung inkl. Kanister
 - PE-Plane mit Stützen
- Projektleiter ist Herr Lang

Gerätewagen Logistik GW-L2

Es sind drei Gerätewagen Logistik mit Truppkabine europaweit ausgeschrieben.



Alle können als Schlauchwagen 2000 ausgestattet werden, einer wird auch so beladen (vermutlich für die Löschgruppe Garath), einer erhält eine Beladung zur Löschwasserrückhaltung (im Brandschutzbedarfsplan für die LG Kaiserswerth als Schwerpunkt vorgesehen), einer einen Gerätesatz zur Dekon G (LG Umweltschutz).

Projektleiter ist Herr Schultheis

Abrollbehälter-Bau und -Bau-Ergänzung bzw. -Bau-Rüst

Als Ersatz für die bereits über 20 Jahre alten AB Bau bzw. Bauergänzung sind zwei neu konzipierte Abrollbehälter ausgeschrieben.

Projektleiter ist Herr Schultheis

Abrollbehälter-Gefahrgut

Die Ausschreibung für den neuen AB-Gefahrgut (Ersatz für die Gefahrgut-Komponente des GW-Umweltschutz) erfolgte Anfang 2003. Den Zuschlag erhielt die Firma Ziegler für den Aufbau und Heines für die Beladung. Die Lieferung wird im Sommer 2004 erfolgen.

Projektleiter ist H. Diekmann.

Nachrüstung Schaumzumischanlagen

Alle LF 24 werden in den nächsten beiden Jahren mit

Der vier Jahre alte Gerätewagen-Logistik 1 (GW-L 1) der als Flo 22-87-1 an eine Verpflegungseinheit des DRK geht

der an FRW 3 seit längerem erfolgreich laufende Zumischanlage der Fa. Hale ausgerüstet.

Projektleiter ist H. Lang.

In diesem Zusammenhang wurde in der Vergangenheit von Kollegen oft die folgende Frage gestellt:

Beim Einsatz laufen erhebliche Mengen Wasser-Schaumittelgemisch an der Pumpe und mit dem Löschwasser ins Freie oder auch in die Kanalisation. Ist dies unter Umweltschutzgesichtspunkten akzeptabel??

1. Die tatsächlich freiwerdende Schaummittelmenge ist gering. Der optische Effekt (Blasen, weißliche Farbe) ist weit höher.
2. Keiner MUSS Schaummittel zumischen. Es gibt aber (natürlich!) auch in Düsseldorf schon Berichte von der weit besseren Löscheffizienz einer GERINGEN Schaummittelzumischung (0,1 % bei den LF, 0,3 % bei den neuen TLF!).

Das bedeutet: Schneller Feuer unter Kontrolle/aus. Das ist im Sinne unseres Auftrages vor allem auch geringerer Umweltschaden und geringerer Sachwertverlust.

3. Umfangreiche Literatur wurde hinterfragt und bestätigt die geringe (in den Mengen nicht vorhandene) Toxizität. (Vgl. Dr. de Vries, Brandbekämpfung mit Wasser und Schaum bzw. dessen Doktor-Arbeit zum Thema).

ELW-Nachrüstung PC

Alle Fahrzeuge wurden mittlerweile ausgestattet. Die Fest-PC-Variante hat sich eher nicht bewährt.

Nach großen Schwierigkeiten mit den Mobilfaxgeräten auf den neueren Fahrzeugen hoffen wir, dass die neuen Anlagen besser funktionieren.

Projektleiter ist hier H. Schneider bzw. H. Hußmann.

MTF

Für 37/4 konnte als Ersatz für einen älteren MB Vito nach Ausschreibung ein MB Viano beschafft werden. Der alte Vito geht bis zur Ausmusterung zur LG Wittlaer (JF).

Projektleiter war Herr Schultheis

Es wurde gebraucht folgendes Fahrzeug erworben:

MB Vario 814 D mit Ladebordwand und Plane-Spiegel-Aufbau. Das Fahrzeug ist für den kommunalen Katastrophenschutz vorgesehen und geht nach Ausbau in unseren eigenen Werkstätten zum DRK in eine Verpflegungseinheit.

Projektleiter ist H. Breker

Beschaffungen, Ausschreibungen bzw. Beschaffungsvorbereitungen laufen darüber hinaus u.a. für

- Weitere Schutzkleidung (weiß bzw. blau) u.a. der Ausbau der 2. Garnitur für die FF
- Teleskopstapler o.ä. für FRW 6 bzw. Schule
- Neukonzept ELW 2
- Abrollbehälter-Sonderlöschmittel (Ersatz für AB TroCO₂)
- ELW 1-BD (2004/2005)
- Abrollbehälter-Krankentransport (überschwere Patienten/Infektion auf Basis Ruthmann WLF
- Austausch der überalterten GSG-Schläuche und -Armaturen
- uvm.

Aktuelle Ausschreibungen

können immer über das Ausschreibungsportal von verfolgt werden. Ältere Ausschreibungen werden im Ausschreibungsarchiv unter abgelegt.

Die Neuordnung der Geräteprüfung wirft weiter ihre Schatten voraus, hierzu wurden unter anderem Inventarisierungen weiterer Geräte durchgeführt.

37/43 und 37/44 arbeiten weiter gemeinsam mit Amt 10 an einem ADV-System für die Geräteprüfung. Eine Testinstallation ist im Herbst 2003 erfolgreich durchgeführt worden. Die Beschaffung und Einführung der DrägerWare ist für 2004 geplant.

Projektleiter ist Herr Breker

Nach einem Kompressoraustritt mit folgender Veröhlungsproblematik von Teilen der Atemluftflaschen musste nicht nur der zerstörte Atemluftkompressor der Atemschutzwerkstatt auch noch zum Jahreswechsel (also eigentlich "ohne Haushalt") schnellstens ersetzt, sondern auch noch alle möglicherweise verunreinigten Atemluftflaschen gespült werden. Dies erforderte bei den Kollegen der Atemschutzwerkstatt jede Menge zusätzliche Arbeit. Durch schnelle Bearbeitung auch im Bereich der Verwaltung konnten kurzfristig zwei Kompressoren der Firma Dräger erworben werden. Damit steht nun nicht nur erstmalig eine volle Redundanz, sondern auch eine größere Füllleistung zur Verfügung.

Von der Funkwerkstatt wurden wieder zahlreiche Funk- und Kommunikationsgeräte vor allem im 4m- und 2m-Band beschafft bzw. repariert sowie zusammen mit den Elektrikern der Zentralwerkstatt wieder gebrauchte Fahrzeuge selbst ausgebaut. Die Funkwerkstatt konnte zusammen mit den Kollegen der ZPD nach Messung im EMV-Labor endlich die



Der technische Ausbau der neuen Leitstelle kommt voran

FRW 7 ermitteln (es lag am Ladekabel der Wärmebildkamera!).

Ebenso erfolgte der Austausch zahlreicher Arbeitsplatzrechner durch modernere Geräte, für einzelne Bereiche konnten zusätzliche Laptops beschafft werden.

Es laufen nach wie vor Untersuchungen und Tests für die Ausstattung der Rettungsdienstfahrzeuge mit Kartenlesegeräten sowie deren rechnerische Anbindung an den Einsatzleitrechner und die Abrechnungssoftware (KTA). Das Projekt entwickelt sich u.a. krankheitsbedingt etwas langsamer als

geplant, aber wir kommen auch hier voran.

Projektleiter ist Herr Binder

Aufgrund von Vorgaben der Arbeitssicherheit sind nach wie vor mehr oder weniger umfangreiche Baumaßnahmen an der Atemschutzwerkstatt, der Zentralwerkstatt, dem Zentrallager und fast allen Wachwerkstätten erforderlich, die teils sehr dringend, teils in den nächsten Jahren angegangen werden müssen.

Die Baumaßnahmen im Bereich der Zentralwerkstatt und des Zentralagers sollen Ende 2004 begonnen werden.

Der technische Ausbau der Leitstelle konnte mit mehrwöchiger Verzögerung (auch hier wegen einer Anfechtung mit Vergabeverfahren vor der Vergabekammer der Bezirksregierung Düsseldorf) im 1. Quartal 2004 so vergeben werden, wie unsere Ausschreibungswertung ergeben hatte. Nach vielen Siemens-Jahren erfolgt bei der neuen Leitstelle nun ein Systemwechsel. Wir werden darüber ausführlich berichten.

Projektleiter in diesem sehr umfangreichen und arbeitsaufwändigem Bereich ist Herr Schneider, unterstützt wird er hier v.a. von Herrn Hußmann und Herrn Binder

OPEN-TEAM

„Lud zum ‘OPEN-SPACE’“ ins Institut der Feuerwehr

Vom 7. bis 9. Juni 2004 trafen sich im Institut der Feuerwehr in Münster über zwanzig OPEN-TEAM- und Einsatznachsorgeteam-Mitarbeiter nordrhein-westfälischer Feuerwehren mit Gästen aus Hamburg, Berlin und Amsterdam zu einem Erfahrungsaustausch über die

„Kollegiale Psychosoziale Unterstützung in der Feuerwehr und im Rettungsdienst“.

OPEN-SPACE (dt.: Offener Raum) ist eine Methode für Großgruppenkonferenzen, die etwas nutzt, das viele aus Seminaren oder Lehrgängen kennen: In den Seminarpausen

tauschen sich (auch lahme) Gruppen plötzlich rege und lebendig aus. Das hängt vielleicht mit dem (in-der-Pause-selbst-gewählten) Gesprächsthema zusammen, zu dem man freiwillig, selbstverantwortlich und vielleicht auch gern leidenschaftlich beiträgt.

Beim OPEN-SPACE in Münster wurden die zehn geplanten Workshopzeiten in kurzer Zeit so zum Teil doppelt und einmal dreifach belegt. Die interessierende Themen, Impulse und Fragen lauteten:

1. Burnout
2. Mobbing

3. Gespräche zwischen „Tür und Angel“
4. Als was werde ich angesprochen? Kollege, Seelsorger, Heilpraktiker, OPEN-TEAM
5. Wie arbeiten andere Teams?
6. Aufbau des BOT in Amsterdamm
7. Umgang mit Opfern
8. Wahrnehmung
9. Internationaler Erfahrungsaustausch
10. Wird das Team WÄHREND eines Einsatzes aktiv/ alarmiert/informiert?
11. Vorstellung des AGBF Arbeitskreises für Kollegiale Psychosoziale Unterstützung
12. Einsatz in Berlin, Warum förderte er das Team? Wie können andere Teams davon profitieren
13. Einsatzabschluss
14. Entspannungstraining
15. Methoden in der PSU
16. Durststrecken im Team
17. PSU Notwendigkeit und Ziel (Auflösung)
18. Überörtliche Zusammenarbeit der OPEN-TEAMS - Wer-Wann-Wo-Mit wem?
19. Feed-back-Theater
20. Internetpräsentationen

„Das Gesetz der zwei Füße“

Es ist das grundlegende Gesetz von OPEN-SPACE, das die Autonomie sichert. Es hat jedoch einen Zusatz: Jede Person folgt ihrem eigenen Willen und ist gleichzeitig verantwortlich für das Ganze. Das heißt jede Person ist sich selbst und der Gemeinschaft verpflichtet. Diese Polarität ist für einige Menschen schwer miteinander zu vereinbaren. "Leitung" und "Führung" beschränkt sich auf Rahmen setzen. Die Abstimmung mit den Füßen konsequent zu akzeptieren, ist für Autoritätspersonen und auch für viele Teilnehmer sehr schwer.

1. Jede/r hier ist die richtige Person.
2. Was immer geschieht, es ist das einzige, was geschehen konnte.
3. Wenn es anfängt, ist es die richtige Zeit.
4. Wenn es vorbei ist, ist es vorbei.

Auch die provokante Kürze, ja beinahe Banalität der Regeln wird oft erst in der Erfahrung wirklich verstanden.

Die letzte Stunde: Perspektiven in der Zusammenarbeit

Zu den Themen fanden jeweils circa einstündige Workshops statt, die von den jeweils Teilnehmenden mit Leidenschaft und Verantwortung gestaltet und dokumentiert wurden.

Die Teilnahme an den Workshops war freiwillig, denn vier Prinzipien und ein Gesetz regeln den Ablauf eines OPEN-SPACE. (siehe Kasten)

Neben einem intensiven Austausch wurde deutlich, dass die Methode OPEN-SPACE hervorragend geeignet ist, um unter einem bestimmten Leitthema genau die Themen zu bear-

beiten, für die Teilnehmende sich interessieren und die bei Ihnen aktuell lebendig sind.

Für die OPEN-TEAM Tagesseminare 2005 ist diesmal ein OPEN-SPACE zu dem Leitthema „Zusammen arbeiten und miteinander leben“ geplant. Falls ihr hier zu Workshop-Themen Ideen habt und/oder ihr euch Input zu einem Thema wünscht, wendet Euch gerne an Jan Mallmann-Kallenberg. Und... vielleicht lässt sich das ein oder andere Thema aus der Wache/in der Wachtour bereits OPEN-SPACE-mäßig bearbeiten.

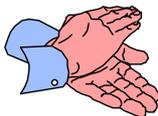
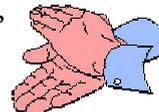
Jan Mallmann-Kallenberg



Kameradschaftsabend

Der nächste Kameradschaftsabend findet am **Freitag, 12.11.2004**, ab 19:00 Uhr traditionsgemäß wieder im Rittersaal des Uerige statt.

Der derzeitige Stand der Kameradschaftskasse lässt eine Vollfinanzierung nicht zu. Spenden werden daher gerne entgegengenommen.



Reinhard Pradel



Rettung und Bergung nach Unfällen aus Audi Fahrzeugen

Der nachfolgende Leitfaden für Rettungsdienste wurde uns von der Audi AG zur Verfügung gestellt. In späteren Ausgaben des FEUERMELDER werden auch andere Hersteller ihre Fahrzeuge in ähnlicher Weise vorstellen.

Vorwort

Sicherheit im Straßenverkehr

Fahrer, Fahrzeug und Unfall spielen im Straßenverkehr zusammen und sind deshalb die entscheidenden Faktoren für die Sicherheit im Straßenverkehr. Dem Fahrzeug kommen in einer Unfallsituation im Wesentlichen drei Aufgaben zu: Überlebensraum weitgehend sicherstellen durch steife Fahrgastzellen (bei Cabrios ergänzend durch Überrollschutz) Bewegungsenergie abbauen durch intelligente Strukturkonzepte und Elemente Insassen wirkungsvoll schützen durch ein optimiertes Rückhaltesystem, das z. B. vorne aus Full-Size-Airbags und Dreipunkt-Sicherheitsgurten mit Gurtstraffer und Gurtkraftbegrenzer besteht.

Audi Fahrzeuge haben in internationalen Tests nachgewiesen, dass sie zu den sichersten Automobilen gehören. Das zeigt sich auch in Analysen der AARU Verkehrsunfallforschung, die Audi in Kooperation mit dem Universitätsklinikum Regensburg und der bayerischen Polizei durchführt. Trotz intensiver Bemühungen, den Straßenverkehr sicherer zu gestalten, kann man die Möglichkeit von Verletzungen „im Ernstfall“ nicht vollständig ausschließen. Eine kurze, schnelle und effektive Rettungskette bleibt deshalb auch in Zukunft unverzichtbar. Mit diesem Leitfaden unterstützen wir Sie

bei Ihrer Arbeit vor Ort und in den Vorbereitungen. Der Leitfaden enthält eine Beschreibung der bei Audi eingesetzten Rückhalte- und Schutzsysteme, dazu praktische Hinweise für den Umgang mit diesem System im Rettungseinsatz. Diese Anleitung wurde nach aktuellem Kenntnisstand und unter Mithilfe von Mitarbeitern aus dem Rettungswesen erstellt, denen wir hiermit herzlich danken. Für weiter gehende Informationen zum Thema „Technische Rettung“ empfehlen wir einschlägige Fachliteratur, wie z. B. „Technische Hilfeleistung bei Pkw-Unfällen“ aus der Reihe „Einsatzpraxis Jan Südmerzen“, ecomed Verlag (2002), ISBN 3-609-77490-B

Nicht mehr fortzudenken: Der Airbag

Luftgefüllte Kissen, die sich als Schutz bei Verkehrsunfällen vor den Insassen aufbläsen, wurden bereits in den 50er Jahren in den USA patentiert. Mit zunehmender Verkehrsdichte bzw. Anzahl von Verkehrstoten nahm die Entwicklung von Sicherheitssystemen weltweit zu.

Das gängigste Pkw-Schutzsystem ist heute der Dreipunkt-Sicherheitsgurt. Er bietet Schutz bei allen Verkehrsunfallarten. Insbesondere dadurch, dass die Insassen an das Fahrzeug fixiert sind und in der Regel keinen unkontrollierten Bewegungen und Kräften ausgesetzt werden. Ergänzend zum Sicherheitsgurt werden zunehmend Systemerweiterungen angeboten wie z. B. Gurtstraffer, Gurtkraftbegrenzer oder Airbags.

Seit 1988 ist der Fahrerairbag bei Audi im Angebot, serienmäßig wird er seit 1993 in alle Fahrzeugtypen eingebaut. Der Airbag für den Beifahrer wurde 1991 eingeführt und gehört seit 1994 in allen in Deutschland verkauften Audi Fahrzeugtypen zur Serienausstattung. Der von Audi eingesetzte Full-Size-Airbag stützt den gesamten Oberkörper großflächig ab, sodass das Risiko von Brustbein- und Rippenfrakturen – häufig auftretende schwere Verletzungen beim Frontalaufprall – minimiert wird. Er reduziert die Kopffrotation der Insassen und damit die Hals-



und Nackenbelastungen. Seitenairbags für die vorderen Insassen sind seit 1996 für den Audi A8 serienmäßig vorhanden, seit 1997 sind sie auch für alle anderen Fahrzeugtypen verfügbar und seit 1998 dort ebenfalls Serienausstattung. Im Audi TT und im A 4 Cabriolet ist serienmäßig ein Seitenairbag vorhanden, der zusätzlich den Kopfbereich abdeckt. Die Seitenairbags positionieren sich seitlich zwischen Oberkörper und eindringenden Verkleidungsteilen. Sie verteilen die Belastung auf die Insassen bei einem Seitenaufprall gleichmäßig. Die Insassen werden dadurch frühzeitig an die Intrusionsbewegung gekoppelt – Brust- und Beckenbelastungen werden auf diese Weise reduziert.

Audi Kopfairbag
SIDE-GUARD sowie
vordere und hintere
Seitenairbags am
Beispiel des A8

Der Audi Kopfairbag SIDE-GUARD gehört seit 1998 zur Serienausstattung des Audi A8, seit 1999 er auch für A2, A3, A4 und A6 erhältlich. Im aktivierten Zustand deckt der SIDE-GUARD den gesamten Fensterbereich ab und bietet so für die Köpfe aller Stoßzugewandten, außen sitzenden Personen (vorn und hinten) ein Schutzpotenzial vor eindringenden Teilen.

AIRBAG

Auslösefaktoren

Das Airbagsystem ist so ausgelegt, dass bei Frontalkollision mit höherer Unfallschwere der Fahrer- und der Beifahrerairbag aktiviert werden. Bei heftigen Seitenkollisionen werden die Seitenairbags zusammen mit dem jeweiligen Kopfairbag an der Unfallseite des Fahrzeuges ausgelöst. Bei besonderen Unfallsituationen können sowohl die frontals auch die Seitenairbags und der zugehörige Kopfairbag ausgelöst werden. Bei leichten



Frontal- und Seitenkollisionen, bei Heckkollisionen und bei Fahrzeugüberschlag wird das Airbagsystem nicht aktiviert. In diesen Fällen werden die Fahrzeuginsassen durch die angelegten Sicherheitsgurte in herkömmlicher Weise geschützt. Ein für jede Situation zutreffender Auslösebereich für das Airbagsystem lässt sich nicht pauschal festlegen, da die Gegebenheiten bei Unfällen sehr unterschiedlich sind. Eine wichtige Rolle spielen hier beispielsweise Faktoren wie Beschaffenheit des Gegenstandes, auf den das Fahrzeug aufprallt (hart, weich), Aufprallwinkel, Fahrzeuggeschwindigkeit usw. Entscheidend für die Auslösung des

Airbagsystems ist der bei der Kollision auftretende Verzögerungsverlauf. Im Fahrzeug angebrachte Sensoren sorgen im Zusammenspiel mit dem Steuergerät für eine Unfallschwereerkennung und somit für die gezielte und rechtzeitige Auslösung der Rückhaltesysteme. Bleibt die während der Kollision auftretende und gemessene Fahrzeugverzögerung unterhalb der im Steuergerät vorgegebenen Referenzwerte, werden die Airbags nicht ausgelöst, obwohl das Fahrzeug infolge des Unfalls durchaus stark deformiert sein kann. Rettungskräfte müssen daher auch bei schwer beschädigten Fahrzeugen immer mit nicht ausgelösten Airbagsystemen im Fahrzeug rechnen.

Airbag: System und Technik

Die Rückhaltesysteme im Fahrzeug sind unterteilt in

- ▶ Gurt mit Gurtstraffer und Kraftbegrenzer und
- ▶ Airbagsystem.

Gurtstraffer und Airbagsysteme werden bei einer entsprechenden Fahrzeugverzögerung über das Airbagsteuergerät aktiviert.

Airbagsteuergerät

Das Airbagsteuergerät befindet sich bei Fahrzeugen der Marke Audi unter der Mittelkonsole auf dem Getriebetunnel und beinhaltet einen Sensor für die Frontairbags.

Weitere Sensoren für die Frontairbags befinden sich im Bereich des Vorderwagens.

Ist das Fahrzeug mit Seiten- bzw. Kopfairbags ausgestattet, kommen Zusatzsensoren für seitliche Kollisionen hinzu. Diese Sensoren sind entweder am Sitzquerträger unter den Vordersitzen oder im Bereich der B- und der C-Säule angebracht.

Art und Schwere des Unfalls können nicht direkt gemessen werden, deshalb wertet das Steuergerät die Fahrzeugverzögerungen über Rechner bzw. Mikroprozessoren aus.

Die Auswertelogik ist in der Lage, Verzögerungen zu erkennen, in denen das Airbagsystem definitionsmäßig nicht auslösen muss: Bagatellunfälle, Anstoßen beim Einparken oder extremer Fahrbetrieb. Die Auswertungs- und Auslösefunktion für die Airbags bleibt durch eine Energiereserve für eine kurze Zeitspanne ohne Beeinträchtigung erhalten, wenn die Bordspannungsversorgung unfallbedingt zu schwach oder kurzzeitig völlig unterbrochen wird. In diesen Fällen und nach Ausschalten der Zündung oder Abklemmen der Batterie entleert sich die Energiereserve innerhalb von maximal 30 Sekunden.

AIRBAG

Das im Steuergerät integrierte Diagnosesystem führt bei jedem Motorstart einen Selbstcheck durch. Außerdem überwacht es ständig – auch während der Fahrt – die Kabelverbindungen zu den Rückhaltesystemen. Festgestellte Fehler zeigt eine Warnlampe im Kombiinstrument an. Wenn die Steuerelektronik aufgrund der gemessenen Werte eine Aktivierung des Rückhaltesystems einleitet, wird ein elektrischer Impuls an die zu aktivierenden Systeme ausgesendet.

Das Airbagsteuergerät misst Fahrzeugverzögerungen, wertet ständig das Messsignal aus und steuert in Kombination mit Zusatzsensoren die Airbag- und Gurtstrafferauslösung.

Der Gasgenerator

Gasgeneratoren kommen in Airbags und Gurtstraffern zum Einsatz. Sie haben die Aufgabe, in Sekundenbruchteilen das Füllgas für die Airbags zu erzeugen bzw. den Gurtstraffer anzutreiben.

Die Gasgeneratoren werden in zwei Arten unterteilt.

Bei einem pyrotechnischen Gasgenerator (Festtreibstoffgenerator) wird das Füllgas durch den Abbrand eines Festtreibstoffs erzeugt. Als Treibstoff wurde früher Natriumazid verwendet, heute kommen azidfreie Treibstoffe zum Einsatz. Die Zündung wird über einen elektrischen Impuls vom Airbagsteuergerät ausgelöst. Dabei wird zunächst die Zündpille (Anzünder) aktiviert, die dann den Treibstoff entzündet. Hybridgasgeneratoren bestehen

aus einem Druckgasspeicher und einer pyrotechnischen Zündeinheit. Den größten Anteil am Füllgas liefert im Allgemeinen eine im Druckgasspeicher komprimierte Mischung aus Edelgasen (z.B. 98 % Argon, 2 % Helium). Die Zündung wird über einen elektrischen Impuls vom Airbagsteuergerät ausgelöst. Über die Zündpille wird zunächst eine kleine pyrotechnische Zündeinheit aktiviert, die dann den Druckspeicher

öffnet.

Für die verschiedenen Airbagsysteme können sowohl pyrotechnische Gasgeneratoren als auch Hybridgeneratoren zum Einsatz kommen. Je nach Einsatzort sind diese in Topfform (Fahrerairbag) oder Rohrform mit verschiedenen Durchmessern (Beifahrer-, Seiten- und Kopfairbag) ausgeführt. Für Gurtstraffer werden in der Regel pyrotechnische Gasgeneratoren verwendet.





TECHNISCHE HILFELEISTUNG

AIRBAG

Airbagkennzeichnung

Audi Fahrzeuge mit Fahrerairbag sind an dem Schriftzug „AIRBAG“ auf der Modulkappe des Lenkrads erkennbar, unter der sich auch das Airbagsystem befindet. Gleiches gilt für Fahrzeuge mit Beifahrerairbag: Der Schriftzug befindet sich auf der Instrumententafel vor dem Beifahrersitz, der Airbag selbst liegt unterhalb der Tafel.

Die Seitenairbags sind in den Außenseiten der Sitzlehnen angeordnet und durch eine Kennzeichnung mit der Aufschrift „AIRBAG“ auf einer im Sitzlehnenbezug eingenähten Fahne oder direkt auf der Sitzlehne gekennzeichnet. Der Kopfairbag ist seitlich im Dachrahmen untergebracht und durch einen Schriftzug an der B-Säule oben, teilweise auch auf der A- und der D-Säule kenntlich gemacht.

Neben den Schriftzügen können Airbagfahrzeuge auch an einer entsprechenden Kontrollleuchte im Kombiinstrument und an Hinweisschildern erkannt werden.

Zum Beispiel an der Außenseite der Instrumententafel (ab Baujahr 1993) oder an der oberen Frontscheibe (ab Baujahr 1998), siehe Abbildung rechts.



Kennzeichnung des Seitenairbags auf der Sitzlehne am Beispiel des A4



ACHTUNG - SICHERHEITSHINWEISE!

- > Fahrzeug ist mit Airbags ausgerüstet.
- > Rückwärts gerichtete Kindersitze auf dem Beifahrersitz nur wenn Beifahrerairbag abgeschaltet.
- > Soweit wie möglich Abstand zum Airbag halten.
- > Zwischenraum zum Airbag von Gegenständen freihalten.
- > Keine Sitz-Schonbezüge benutzen; Fahrzeug ist mit Seiten-Airbags ausgerüstet.
- > Sicherheitsgurte immer anlegen.
- > Airbags müssen nach 14 Jahren ausgetauscht werden.
- > Weitere wichtige Hinweise in der Betriebsanleitung.



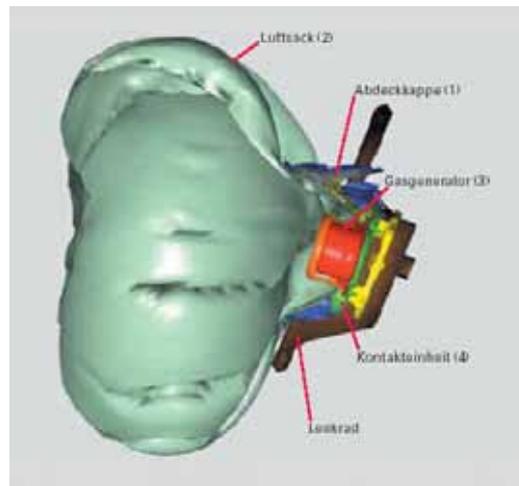
Kennzeichnung des Fahrerairbags auf dem Lenkrad



Der Fahrerairbag

Die Fahrerairbageinheit besteht im Wesentlichen aus Abdeckkappe (1), Luftsack (2) und Gasgenerator (3). Sie ist im Lenkrad integriert und über eine Kontakteinheit (4) elektrisch mit dem Airbagsteuerggerät verbunden. Der Luftsack ist zusammengefaltet unter der Abdeckkappe. Er ist aus Nylongewebe und in Form und Größe so ausgelegt, dass er sich nach dem Füllen schützend zwischen Fahrer und Lenkrad aufbaut. Das Volumen beträgt ca. 60-70 Liter.

Ein elektrischer Impuls vom Airbagsteuerggerät aktiviert den Gasgenerator, der das Füllgas freisetzt. Der sich entfaltende Luftsack öffnet die Abdeckkappe des Lenkrads an vorbestimmten Aufreißlinien und wird in kürzester Zeit mit Gas gefüllt. Der gesamte Vorgang vom Zünden des Treibstoffs bis zum aufgeblasenen Luftsack dauert ca. 30 Millisekunden. Über die Ventilationsöffnungen erfolgt danach ein definierter Druckabbau.



Der Beifahrerairbag

Die Airbageinheit für den Beifahrer ist in der Instrumententafel vor dem Beifahrersitz. Wegen des größeren Abstands der Airbageinheit zum Insassen hat der Beifahrerluftsack ein deutlich größeres Volumen als der Fahrerluftsack (ca. 110-150 Liter). Die Abdeckkappe des Beifahrerairbags ist ebenfalls in der Instrumententafel – entweder als eingesetztes Teil oder als speziell ausgelegter Bereich mit zum Teil unsichtbaren Aufreißlinien. Die Kappe ist so befestigt, dass sie sich beim Entfalten des Luftsacks an genau definierten Nähten öffnet und scharnierenartig aufklappt. Die Wirkung des Beifahrerairbags, die Funktionsweise und der zeitliche Ablauf sind denen des Fahrerairbags vergleichbar. Die Aufblaszeit für den größeren Beifahrerairbag beträgt ca. 45 Millisekunden.

Mehrstufige Frontairbagsysteme

Bei den Fahrzeugen der Marke Audi kommen heute in zunehmendem Maße mehr-

stufige Frontairbagsysteme (Fahrer- und Beifahrerairbag) mit zweistufigen Gasgeneratoren zum Einsatz.

Bei diesen Systemen werden die beiden Stufen in ihrem Zeitpunkt abhängig vom Verzögerungsverlauf sowie weiteren Parametern gezündet. Wird die zweite Zündstufe für die Rückhaltung des Insassen nicht benötigt, wird diese mit einer gewissen Verzögerung (< 1 Sekunde) in jedem Fall auch noch während des Unfallgeschehens aktiviert.

Teilausgelöste Frontairbags sind daher im Rettungseinsatz bei Fahrzeugen der Marke Audi nicht zu erwarten. Aus diesem Grund gelten für mehrstufige Airbags die gleichen Sicherheitsregeln wie bei Fahrzeugen mit einstufigen Airbags.



AIRBAG



Der Seitenairbag

Der Seitenairbag ist in der Außenseite der Sitzlehne untergebracht. Er besteht wie der Frontairbag aus Gasgenerator, Luftsack und Modulgehäuse, das Luftsackvolumen beträgt ca. 10-12 Liter. Das von außen sichtbare Airbagmodul wird von einer Kunststoffkappe abgedeckt, die sich bei Aktivierung scharnierartig öffnet und den Luftsack freigibt.

Ist das Modul unter dem Sitzbezug angeordnet, öffnet der Luftsack bei Entfaltung eine Soll-Reißnaht im Sitzbezug. Im Audi TT und im Audi A4 Cabriolet kommt ein Kopf-Thorax-Airbag mit einem Volumen von ca. 18 Litern zum Einsatz. Dieser bietet Schutz für Brustkorb und Kopf. Die Füllzeit liegt hier bei ca. 10 Millisekunden.

Der Kopfairbag SIDEGUARD®

Der SIDEGUARD® ist seitlich im Dachrahmen untergebracht. Der Gasgenerator befindet sich im Bereich der C-/D-Säule bzw. oberhalb der B-Säule (A6 ab 2004, siehe Abbildungen ab Seite ??). Der Luftsack erstreckt sich nach vorn bis in die A-Säule. Bei Aktivierung des Kopfairbags klappen der Dachhimmel und die Säulenverkleidung auf.

Der SIDEGUARD® deckt innerhalb von ca. 25 Millisekunden den gesamten seitlichen Fensterbereich ab (Volumen je nach Fahrzeugtyp ca. 16-25 Liter). Die Standzeit des Luftsacks beträgt ca. 5 Sekunden und länger, so dass bei einem Sekundäraufprall Schutzpotenzial für die Insassen vorhanden ist.



Ausgelöste Fahrer-, Beifahrer-, Seitenairbags und Kopfairbags am Beispiel eines Audi A8



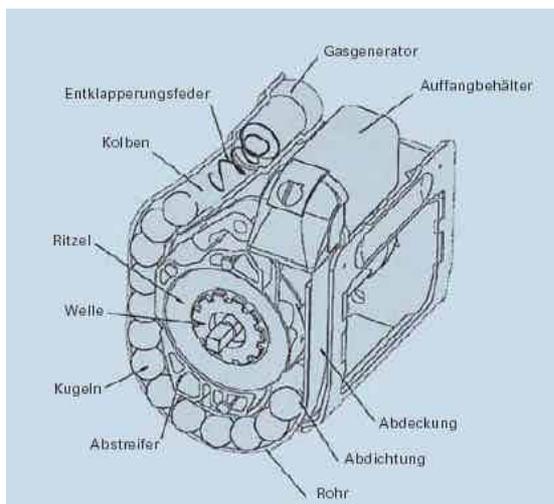
Gurtstraffer: System, Lage und Technik

Der pyrotechnische Gurtstraffer ist bei Fahrzeugen der Marke Audi im Gurtaufroller integriert. Er ist in der linken und rechten B-Säule bzw. im Bereich der Rückenlehne der Rücksitzbank untergebracht.

Der Gurtstraffer ist über eine elektrische Leitung mit dem Airbagsteuergerät verbunden. Die Funktionsweise: Bei Auslösung wird der Gasdruck der gezündeten Treibladung über Kugeln auf ein Schaufelrad übertragen und das Gurtband um einen definierten Weg aufgerollt. Der Gurtstraffer reduziert im Crashfall innerhalb von wenigen Millisekunden die Gurtlose deutlich.

Gleichzeitig wird das Gurtband auf dem Aufroller verdichtet und der so genannte Filmspuleneffekt minimiert. Die Insassen nehmen mit gestrafftem Gurt früher an der Fahrzeugverzögerung teil, da der Gurt durch den Straffungsvorgang enger am Körper liegt. Die Belastungen auf den Körper werden über den Crashverlauf gleichmäßiger verteilt und somit wird die Maximalbelastung verringert.

Ein zusätzlicher Gurtkraftbegrenzer (in allen aktuellen Audi Fahrzeugen) reduziert die Krafteinwirkung auf die Insassen: Ab einer bestimmten Gurtlast verformt sich ein Torsionsstab und der Gurtaufroller gibt das Gurtband auf einem vorgege-



benen Kraftniveau frei. Die maximale Schultergurtkraft wird so vermindert, die Insassen werden sanfter von Gurt und Airbag abgefangen und Kopf- und Brustbelastung wird verringert.

Gurtstraffer: Schematische Darstellung

Audi A4
Cabrio-



Überrollschutz

Aktive Überrollschutzsysteme beim Audi A4 Cabriolet

Das Audi A4 Cabriolet ist mit einem aktiven Überrollschutzsystem ausgestattet. Dieses besteht aus

- ▶ zwei Überrollschutzbügel,
- ▶ den Sicherheitsgurten mit Gurtstraffer,
- ▶ dem Rahmen der Frontscheibe und
- ▶ der Überrollsensorik.

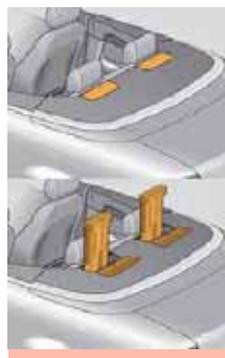
Das aktive Überrollschutzsystem sorgt bei Überschlägen für zusätzliche Sicherheit. Dabei werden – durch Sensoren gesteuert – innerhalb weniger Millisekunden zwei Schutzbügel hinter den Kopfstützen der Fondsitze ausgelöst. Zusammen mit dem verstärkten Rahmen der Frontscheibe und den Gurtstraffern helfen die Überrollschutzbügel, im Falle eines Überschlages die vorderen und hinteren Insassen zu schützen. Das Überrollschutzsystem funktioniert sowohl bei geöffnetem als auch bei geschlossenem Verdeck.

Auslösekriterien

Der Überrollschutz wird bei einem Überschlag und ab einer bestimmten Unfall



schwere auch bei Frontal-, Seiten- und Heckkollisionen ausgelöst. Im Fahrzeug angeordnete Sensoren sorgen abhängig vom Unfallgeschehen im Zusammenspiel mit dem dazugehörigen Steuergerät für eine Auslösung des Überrollschutzes. Dabei wird die Verriegelung der Schutzbügel gelöst und diese durch Federkraft ausgefahren. In der Endstellung sind die Schutzbügel mechanisch verriegelt. Die Aktivierung erfolgt rein mechanisch, die Überrollschutzbügel enthalten keine pyrotechnischen Komponenten. Ab einer gewissen Fahrzeugneigung



werden zusätzlich zu den Überrollschutzbügeln auch die Gurtstraffer ausgelöst.



Allgemein gilt:

Nach Möglichkeit feststellen, welche Airbags vorhanden sind und eventuell nicht ausgelöst wurden. Alle Airbagmodule sind durch den Schriftzug „AIRBAG“ gekennzeichnet. Die genaue Beschreibung entnehmen Sie bitte dem Kapitel „Airbag ab Seite ??“ und den Detailinformationen ab Seite ?? Im Zweifelsfall immer von einer Airbagausstattung ausgehen, vor allem bei neueren Fahrzeugen.

Zündung ausschalten und beide Pole der Bat-

terie abklemmen (zuerst den Minuspol): Innerhalb von maximal 30 Sekunden wird der Energiespeicher im Airbagsteuergerät entladen. Damit kann es zu keiner Airbagauslösung mehr kommen.

UNVERZÜGLICH MIT DEM RETTEN BEGINNEN!

Rettungsmaßnahmen mit dem Notarzt und anderem Rettungspersonal absprechen.

Hinweise zu ausgelösten Airbags

Ausgelöste Airbags erkennt man an den bereits entfalteten Luftsäcken. Entfaltete Airbags stellen keine Gefahr dar! Sie können zur Seite geschoben werden und müssen weder auf- noch weggeschnitten werden.

- ▶ Das Entfernen des ausgelösten Kopfairbags Sideguard® ist gefahrlos möglich und erleichtert den Zugang zu den Insassen, auch wenn er noch teilweise mit Luft gefüllt ist.
- ▶ Das von den Gasgeneratoren erzeugte Füllgas besteht im Allgemeinen aus Stickstoff, Kohlendioxid und Edelgasen und ist nicht

toxisch. Gewisse Mengen an basischen Stäuben und Partikeln erscheinen als weißgrauer Rauch, deuten aber nicht auf einen Brand hin. Der Kontakt mit diesen Partikeln kann Haut- und Schleimhautreizungen hervorrufen, die jedoch gesundheitlich unbedenklich sind. Ein Abwaschen mit Wasser ist empfehlenswert.

- ▶ Durch Aktivierung der Airbagsysteme werden innen liegende Komponenten kurzzeitig stark erwärmt – es besteht jedoch keine Brandgefahr.

Hinweise zu nicht ausgelösten Airbags

Oft werden bei einem Unfall nicht alle im Fahrzeug verbauten Airbags aktiviert. Deshalb sind generell die nachfolgenden Hinweise zu beachten

Bei nicht abgeklemmter Batterie gilt:

- ▶ Beim Einsatz von schwerem Rettungsgerät oder beim Durchtrennen elektrischer Leitungen dürfen Körper und Werkzeuge nicht

in den Wirkungsbereich des Airbags gebracht werden.

- ▶ Besonders zu beachten sind die Wirkungsbereiche von Fahrer- und Beifahrerairbag. Vordersitze bei nicht ausgelösten Frontairbags in die hinterste Position bringen. Verletzte von der Seite versorgen.
- ▶ Keine Werkzeuge auf nicht ausgelöste Airbags (Lenkrad, Schalttafel usw.) legen.

VORGEHENSWEISE



Bei abgeklemmter Batterie gilt:

- ▶ Schwere Rettungsgeräte wie Schere, Spreizer, Kette u. a. können gefahrlos eingesetzt werden.

Unabhängig vom Abklemmen der Batterie gilt:

- ▶ Lenkradkranz und Lenkradspeichen können problemlos durchtrennt werden, auch der Ausbau der Schalttafel löst den Airbag nicht aus.

- ▶ Beschädigung der nicht ausgelösten Gasgeneratoren vermeiden. Der bei älteren Fahrzeugen eingesetzte Treibstoff Natriumazid ist im Ausgangszustand toxisch (neuere Fahrzeuge verfügen über azidfreie Treibstoffe). Ebenso ist an Einbauorten wie z. B. der D-Säule evtl. mit Druckspeichern des Kopfairbaggenerators zu rechnen.
- ▶ Hitzeeinwirkung vermeiden – eine Temperatur von ca. 200°C am Gasgenerator kann zu einer kontrollierten Airbagauslösung führen.

Einsatz von Löschmitteln

- ▶ Sowohl bei Unfällen mit ausgelösten Airbags als auch bei solchen, bei denen das System oder Teile davon nicht aktiviert wurden, können alle Arten von Löschmittel eingesetzt werden, einschließlich Wasser.
- ▶ Bei einem Brand im Fahrzeuginneren kann es zur Aktivierung des Gasgenerators kommen. Der Gasgenerator zündet bauartbedingt bei einer Temperatur von ca. 200°C im Generator.

Bei ausgelösten bzw. nicht ausgelösten Gurtstraffern

- ▶ Angelegte Sicherheitsgurte können gefahrlos durchtrennt werden.
- ▶ Durch die Sitzbelegungserkennung sowie die Gurttrageerkennung werden nicht zwangsläufig alle Straffer ausgelöst. Die Gurtstraffer benötigen normalerweise keine besondere Beachtung, es sei denn, es ist notwendig, die B-Säule, den Sitz oder den Bereich um den Sitz wegzuschneiden oder abzutrennen. In diesem Fall sollte die Batterie abgeklemmt werden.
- ▶ Gurtstraffer sollten nach Möglichkeit nicht mechanisch beschädigt werden. Wie bei Airbagsystemen führt eine Erwärmung auf ca. 200°C zu einer kontrollierten Auslösung der Gurtstraffer.

Hinweise zu nicht ausgelösten Überrollschutzsystemen:

Bei abgeklemmter Batterie gilt:

- ▶ Die Energiereserve der Überrollsensorik reicht, wie auch beim Airbagsteuergerät, nur für wenige Sekunden. Eine Auslösung des Systems durch die Sensorik ist daher am

stromlosen Fahrzeug nicht zu erwarten. Die Überrollschutzbügel und deren Anbindung an die Karosserie sollten nach Möglichkeit nicht beschädigt werden, da die Schutzbügel mechanisch vorgespannt sind.

VORGEHENSWEISE

Bei nicht abgeklemmter Batterie gilt:

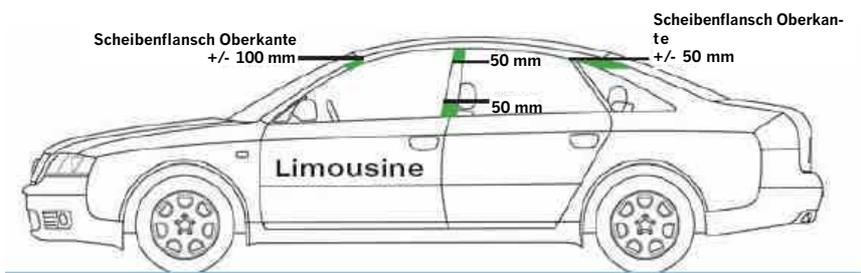
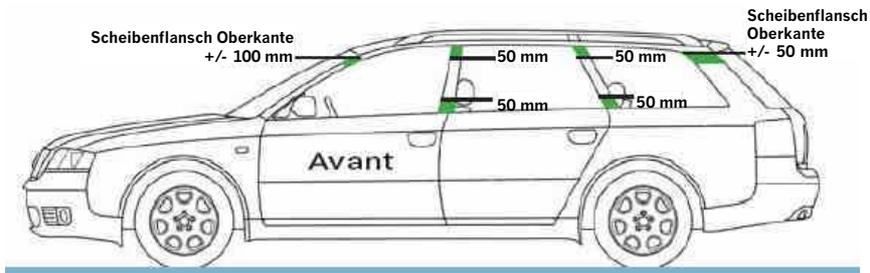
- ▶ Beim Anheben des Fahrzeuges, beim Einsatz von schwerem Rettungsgerät und beim

Durchtrennen von elektrischen Leitungen dürfen Körper und Werkzeuge nicht in den Wirkungsbereich der Überrollschutzbügel gebracht werden.

Standardposition für das Öffnen von Dach und Türen

Um den Rettungskräften eine einheitliche Vorgehensweise zu ermöglichen, haben die Automobilhersteller Audi, BMW, Mercedes-Benz, Porsche und Volkswagen gemeinsam eine Empfehlung für mögliche Schnittpositionen am Fahrzeug erarbeitet.

In den gekennzeichneten Bereichen befinden sich bei Fahrzeugen der Marken Audi, BMW, Mercedes-Benz, Porsche und Volkswagen keine Gasgeneratoren (Stand 2003)



■ Mögliche Schnittbereiche, in denen sich kein Gasgenerator befindet

VORGEHENSWEISE



Grundsätzlich gilt:

Werden im geplanten Schnittbereich nicht ausgelöste Gasgeneratoren vermutet, empfiehlt es sich, im betroffenen Bereich die Innenverkleidung zu entfernen. Der Gasgenerator wird dann sichtbar und der Schnittverlauf kann so gewählt werden, dass eine Beschädigung des Gasgenerators vermieden wird.

Entfernen der Verkleidung durch die Feuerwehr (Beispiel A3).



Der Gasgenerator wird sichtbar.



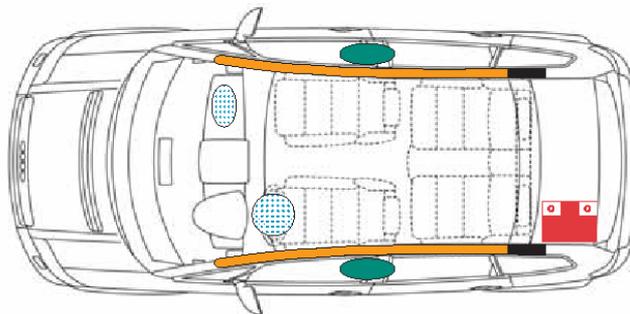
Durchtrennen der C-Säule oberhalb des Gasgenerators.

Detailinformationen zur Lage der Airbags und Batterien in den Fahrzeugmodellen

Audi A2



-  Fahrerairbag im Lenkradzentrum
-  Beifahrerairbag in der Schalttafel
-  Seitenairbag in den Sitzen
-  Kopfairbag mit Gasgenerator
-  Lage der Batterie

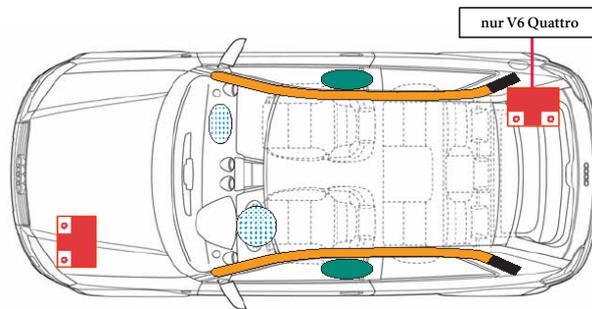
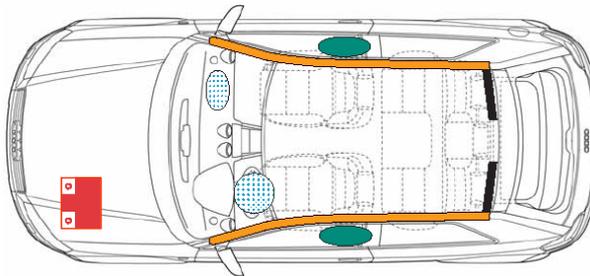


Bei allen abgebildeten Airbags handelt es sich die Maximalausstattung eines Fahrzeuges



Audi A3

Audi A3 von
1996 bis
2003
(3/5 Türen)

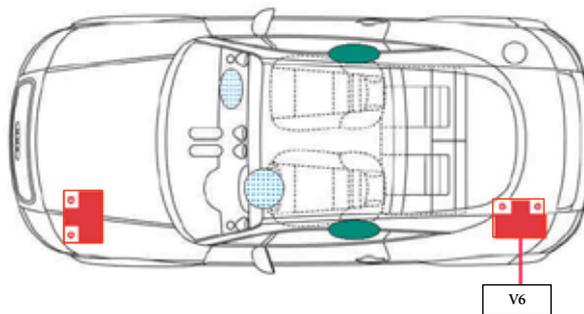


Audi A3 ab
2003
(3 Türen)



Audi TT

Audi TT
Coupé ab
1998
Audi TT
Roadster
ab 1999



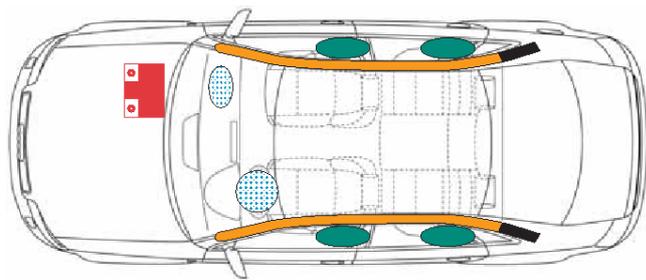
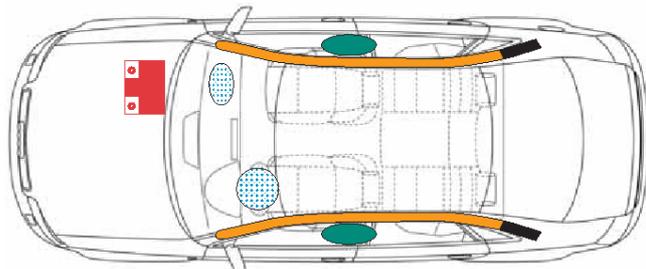


TECHNISCHE HILFELEISTUNG

Audi A4



Audi A4 von
1994 bis
2000

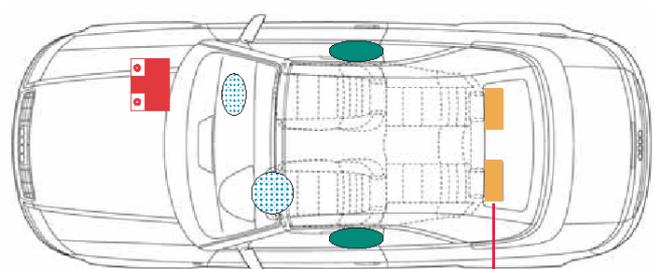


Audi A4 ab
2000

**Audi A4
Cabrio-**



Audi A4
Cabriolet
ab 2002



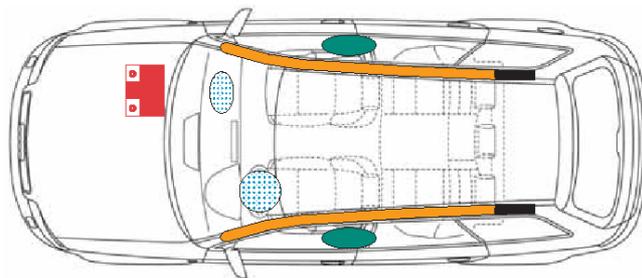
Überrollschutzsystem (mechanisch)



TECHNISCHE HILFELEISTUNG

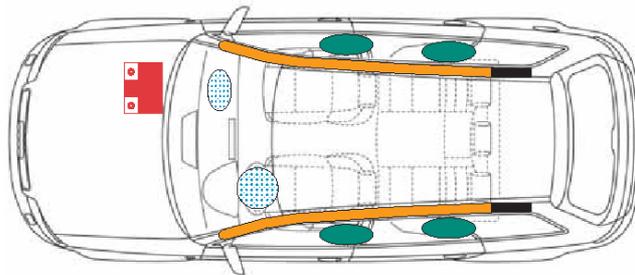


Audi A4
Avant



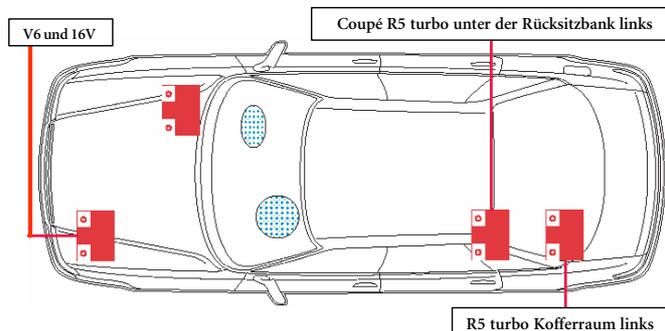
Audi A4
Avant von
1996 bis
2001

Audi A4
Avant ab
2001



Audi 80

Audi 80
Limousine von
1991 bis 1994
Avant von
1992 bis 1995
Cabriolet von
1991 bis 2000
Coupé von
1988 bis 1996

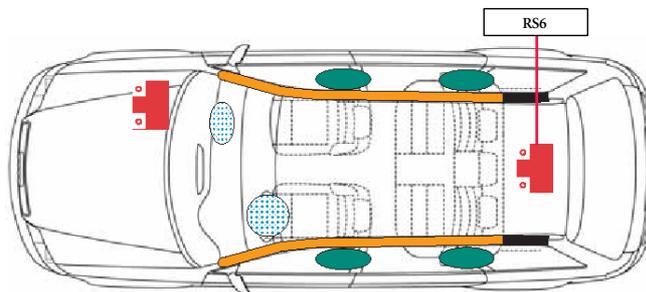
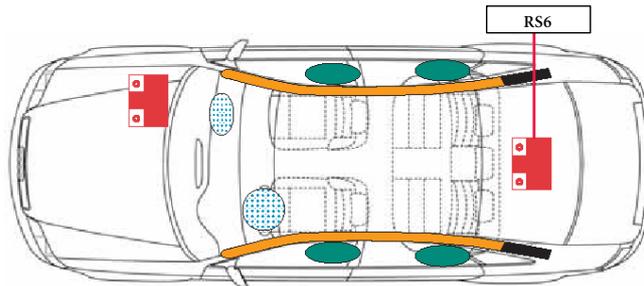


TECHNISCHE HILFELEISTUNG

Audi A6

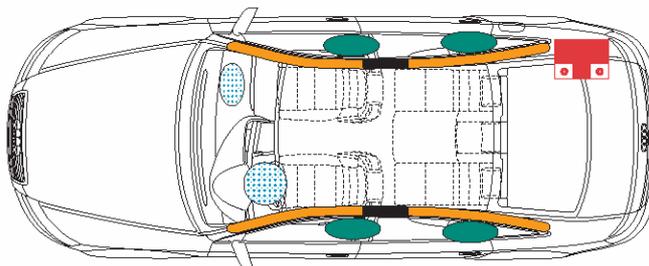


Audi A6
von 1997
bis 2004



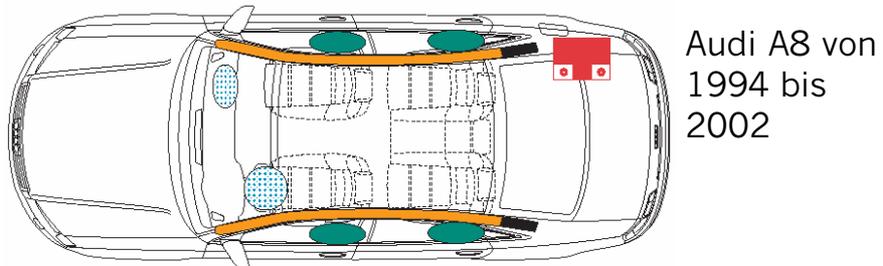
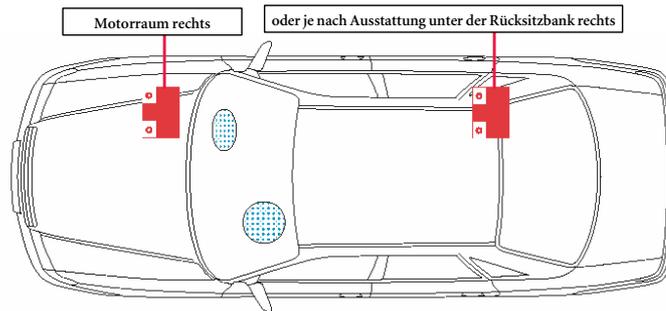
Audi A6
Avant ab
1998
Audi allroad
quattro ab
2000

Audi A6 ab
2004

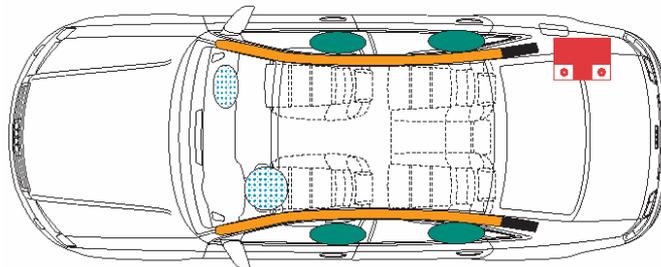




Audi
100/200/A6
Limousine von
1990 bis 1997
Avant von
1991 bis 1997
V8 von
1988 bis 1994



Audi A8 ab
2002



Audi Space Frame



Audi Space Frame ASF am Beispiel der A8-Karosserie

Allgemeines

Der Audi A8 war die erste große Serienlimousine der Welt, deren selbsttragende Karosserie vollständig aus einer Aluminiumlegierung gefertigt ist. Mittlerweile werden auch die Karosserien des A2 und des neuen A8 nach diesem verfahren hergestellt. Bei der Vorgehensweise im Rettungsfall ergeben sich keine Unterschiede zwischen Fahrzeugen mit ASF und herkömmlicher Stahlkarosserie.

Der Unterschied

Die ASF-Konstruktion besteht aus Aluminium-Stangenpressprofilen, die mit Vakuumdruckgussknoten verbunden werden und den Fahrgastraum umschließen. Bei gleicher Festigkeit wie Stahl zeigt das ASF-Konzept eine höhere Steifigkeit. Dieser äußerst stabile Rahmen bildet zusammen mit Aluminiumblechen eine Rohkarosserie, die sich durch hohe Steifigkeit bei geringem Gewicht auszeichnet.

Die hohe Festigkeit und Stabilität des ASF wird bestimmt durch die Knotenverbindungen. Dafür wurden Hochleistungs-Aluminiumlegierungen und ein optimiertes Vakuumverfahren entwickelt. Die Leistungsfähigkeit dieses neuen Bauprinzips zeigte sich in zahlreichen Tests von Fachzeitschriften und Organisationen.

Brandlöschung

Wenn es um die Brandbekämpfung eines Fahrzeugbrandes geht, besteht kein Unterschied zwischen dem Audi Space Frame und konventionellen Stahlkarosserien. In beiden Fällen werden die üblichen Löschmittel wie Wasser und Schaum eingesetzt.





Woran erkennt man, ob ein Audi Fahrzeug mit Airbags ausgerüstet ist?

Audi Fahrzeuge mit Fahrerairbag sind an dem Schriftzug „AIRBAG“ auf der Modulkappe des Lenkrads erkennbar.

Den Beifahrerairbag erkennt man an dem Schriftzug auf der Instrumententafel vor dem Beifahrersitz.

Die Seitenairbags in den Sitzlehnen sind entweder durch eine Fahne mit der Aufschrift „AIRBAG“ in der Außennaht des Lehnenbezugs oder direkt durch einen entsprechenden Schriftzug an der Außenseite der Sitzlehne gekennzeichnet.

Den Kopfairbag Sideguard® erkennt man an einem Schriftzug am oberen Ende der B-Säulen-Verkleidung. Teilweise ist dieser auch auf der A- und D-Säulen-Verkleidung vorhanden. Weitere Erkennungsmerkmale: Kontrollleuchte im Kombiinstrument, Hinweisschilder auf der Instrumententafel, dem oberen Bereich der Frontscheibe, der Rückseite der Sonnenblende oder im Türeinstiegsbereich auf A- und B-Säule.

Ist das Füllgas, mit dem die Luftsäcke aufgeblasen werden, für die Insassen oder die Retter gefährlich?

Das Füllgas besteht - je nach Zusammensetzung der pyrotechnischen Treibladung - aus einer Mischung aus Stickstoff, Kohlendioxid und Edelgasen. Es ist nicht toxisch. Gewisse Mengen basischer Stäube und Partikel können jedoch zu Haut- und Schleimhautreizungen führen. Diese Reizungen sind gesundheitlich unbedenklich; Abwaschen mit Wasser verschafft schnell Abhilfe.

Besteht bei Airbagfahrzeugen eine erhöhte Brandgefahr?

Alle verwendeten Komponenten der Airbagsysteme entsprechen - was Entflammbarkeit bzw. Brennbarkeit betrifft - den gleichen Anforderungen, die auch an die übrige Fahrzeuginnenausstattung gestellt wird. Im „normalen“ Fahrzeugbetrieb besteht deshalb keine airbagspezifische Brandgefahr. Bei der Aktivierung der Airbagsysteme während eines Unfalls wird der Treibstoff in den Gasgeneratoren verbrannt. Die Gasgeneratoren werden dabei lokal heiß. Die

dabei entstehenden weißlichen Treibgase werden von Insassen und Helfern nach Unfällen irrtümlich als Anzeichen für einen Fahrzeugbrand gedeutet. Der weißgraue Rauch, der aus den Luftsäcken aufsteigt, ist bei Airbagfahrzeugen jedoch systembedingt.

Kann der Gasgenerator durch einen Schnitt ausgelöst werden?

Hybridgasgeneratoren enthalten unter Druck gespeichertes Gas. Wird der Gasgenerator durch einen Schnitt geöffnet, entweicht das Gas. Versuche mit hydraulischen Rettungsscheren haben gezeigt, dass der Gasdruck zum Zeitpunkt des völligen Durchtrennens aufgrund der geringen Schnittgeschwindigkeit bereits abgebaut ist. Die Beschädigung des Gasgenerators sollte nach Möglichkeit vermieden werden. Wird ein pyrotechnischer Gasgenerator durch einen Schnitt beschädigt, kann sich die Treibladung nicht entzünden, da der Treibstoff nur unter hohem Druck reagiert und hierzu eine geschlossene Kammer erforderlich ist. Wenn möglich, sollte eine Beschädigung der Gasgeneratoren jedoch vermieden werden, da der Treibstoff Natriumazid im Ausgangszustand toxisch ist. Natriumazid kommt bei heutigen Airbagsystemen allerdings nicht mehr zum Einsatz.

Kann ein zweistufiger Frontairbag bei der Rettung erneut auslösen?

Nein, denn wenn die zweite Stufe für die Rückhaltung des Insassen nicht benötigt wird, wird diese bei Fahrzeugen der Marke Audi mit einer gewissen Verzögerung (< 1 Sekunde) in jedem Fall auch noch während des Unfallgeschehens aktiviert. Teilausgelöste Frontairbags sind daher im Rettungseinsatz bei Fahrzeugen der Marke Audi nicht zu erwarten. Aus diesem Grund gelten für mehrstufige Airbags bei Fahrzeugen der Marke Audi die gleichen Sicherheitsregeln wie bei Fahrzeugen mit einstufigen Air-



Erhöhtes Haftungsrisiko durch verdeckt eingebaute Einsatzhörner



„Getarnter“ Kommandowagen

Nur ganz wenige Fahrzeuge der Feuerwehr haben verdeckt eingebaute Einsatzhörner. Bei den meisten Fahrzeugen befinden diese sich auf dem Dach oder außen an der Karoserie. Dies ist nicht nur akustisch, sondern auch haftungsrechtlich ein Vorteil. Denn mit Urteil vom 24.02.2003 hat das Kammergericht Berlin festgestellt, dass der Grundsatz, dass ein längere Zeit vor dem Einfahren eines Sonderrechtsfahrzeugs in die Kreuzung eingeschaltetes Einsatzhorn von einem aufmerksamen Fahrer wahrgenommen werden kann und muss nur für außen an der Karoserie angebrachte Einsatzhörner gilt.

Gegenstand des Urteils war ein Unfall bei einer Einsatzfahrt eines zivilen Einsatzfahrzeuges der Berliner Polizei mit eingeschalteter Sondersignalanlage, bei dem das Einsatzhorn nicht auf dem Dach, sondern unterhalb der Motorhaube im Motorraum montiert ist. Nach Auffassung des Senats erreichen auf diese Art eingebaute Einsatzhörner bei weitem nicht dieselbe Lautstärke wie das Einsatzhorn eines Feuerwehr-

fahrzeuges, das außen montiert ist und seine Schallwellen ungehindert abstrahlen kann. Damit könne ohne weitere Beweismittel nicht davon ausgegangen werden, dass der Unfallgegner gegen seine Verpflichtung aus § 38 Abs. 2 StVO dem Sonderrechtsfahrzeug sofort freie Bahn zu schaffen, nicht nachgekommen ist. Denn diese Pflicht entsteht erst, wenn der andere Verkehrsteilnehmer die Sondersignale und das Einsatzhorn wahrgenommen hat. Dies führt dazu, dass es für die Mithaftung des Unfallgegners auch ohne Bedeutung ist, wenn er sich infolge von Unaufmerksamkeit oder Hörens überlauter Musik selbst außer Stande gesetzt haben sollte, ein rechtzeitig eingeschaltetes Einsatzhorn zu hören. Denn wenn auch ein sich verkehrsgerecht verhaltender Fahrer dann nicht rechtzeitig reagieren könne, weil das Horn entweder nicht eingeschaltet oder aufgrund der verdeckten Bauweise so leise sei, das es neben den allgemeinen Verkehrsgläuschen zu spät gehört werde, fehle es an der Ursächlichkeit. In einem

solchen Fall verändere sich das Unfallgeschehen nämlich nicht. Im richtigen Winkel montierte Einsatzhörner, leistungsstarke blaue Blinklichter, eingeschaltetes Fahrlicht und auffällige Beklebung vermindern das Haftungsrisiko. Hier spricht der Beweis des ersten Anscheins dafür, dass andere Verkehrsteilnehmer das Sonderrechtsfahrzeug bei eingeschalteter Sondersignalanlage rechtzeitig wahrgenommen haben und wahrnehmen mussten.

Im Ergebnis kommt das Kammergericht dazu, dass bei verdeckt eingebauten Einsatzhörnern die Mithaftung des Unfallgegners 50 % nicht übersteigt. Mit anderen Worten: Kann dem Unfallgegner nicht durch andere Beweismittel (Zeugen) nachgewiesen werden, dass er die Sonderrechte des Einsatzfahrzeuges bewusst missachtet hat, wird bei Einsatzfahrzeugen mit verdeckt eingebauten Hörnern grundsätzlich mindestens zu 50 % für alle Schäden gehaftet.

Ralf Fischer
stell. Vorsitzender LfV NRW

Neue Gesichter im Amt

Besser spät als nie

unter diesem Motto möchte auch ich den Brauch der Feuerwehr fortsetzen und mich im Feuermelder vorstellen.

Einige von euch/ Ihnen kennen mich bestimmt schon. Mein Name ist Claudia Theisen, ich bin 20 Jahre alt und habe im Sommer 2002 meine Ausbildung zur Verwaltungsfachangestellten bei der Stadtverwaltung Düsseldorf abgeschlossen. Ich arbeite in Abteilung 1 im Sachgebiet Haushalts-, Kassen- und Rechnungswesen. Meine Hauptaufgabe ist die Abrechnung der Hilfeleistungseinsätze, die mir sehr viel Spaß macht.

In meiner Freizeit gehe ich gerne ins Fitnessstudio, ins Kino und einkaufen.

Claudia Theisen



Liebe Kolleginnen und Kollegen,

viele von Ihnen werden mich schon kennen, doch für alle die, die in der letzten Zeit noch nicht in der Poststelle waren nachfolgend eine kurze Vorstellung:

Ich heiße Petra Binzen, bin 37 Jahre alt, verheiratet und habe zwei Kinder. Bis 14.03.2002 war ich im Erziehungsurlaub und anschließend ein Jahr beim Gesundheitsamt tätig. Seit 25.08.2003 bin ich in der Poststelle des Amtes 37 beschäftigt.

Ansonsten hoffe ich auf gute Zusammenarbeit.

Petra Binzen

Liebe Kolleginnen und Kollegen!

Mein Name ist Jennyfer Waynberg. Ich bin 29 Jahre alt und seit dem 17. September 2003 hier bei der Feuerwehr. Auf diesem Wege möchte ich mich kurz bei Ihnen vorstellen.

Nach meinem Abitur im Jahre 1994 habe ich zunächst die Ausbildung zur Stadtassistentin im mittleren nichttechnischen Verwaltungsdienst absolviert. Anschließend war ich bis zum September 2000 in der Bußgeldstelle des Ordnungsamtes tätig. Nach vierjährigem Berufsalltag habe ich mich entschlossen, noch mal für drei Jahre die Schulbank zu drücken und habe Verwaltungsbetriebswirtschaftslehre an der Verwaltungsfachhochschule Duisburg studiert.

Jetzt bin ich hier in der Verwaltungsabteilung. Zu meinem Zuständigkeitsbereich gehören Haushaltsangelegenheiten, Baumaßnahmen und Personalwesen.

Ich freue mich auf mein neues Aufgabengebiet und die Zusammenarbeit mit Ihnen.

Jennyfer Waynberg



VERÄNDERUNGEN

Hallo,
als neue Mitarbeiterin im mittleren Verwaltungsdienst möchte ich mich vorstellen.

Mein Name ist Judith Sporken, ich bin 24 Jahre alt und seit dem 03.05.2003 beim Amt 37.



In Düsseldorf geboren habe ich im Juni 2001 am Schloss-Gymnasium in Düsseldorf mein Abitur gemacht. Am 01.08.2001 habe ich dann die Ausbildung als Stadtsekretärinwärterin bei der Stadtverwaltung begonnen. Nach Einsätzen im Sozialamt, Standesamt, Steueramt Bauverwaltungsamt, sowie der Bezirksverwaltungsstelle endete meine praktische Einsatzzeit bei der Feuerwehr. Die hier zu erledigten Aufgaben weckten mein besonderes Interesse; so dass ich mich auf einen freien Arbeitsplatz, in Abteilung 4 beworben habe.

Nach dem erfolgreichen Abschluss meiner Laufbahnprüfung wurde mir dann zum 01.07.2003 die Planstelle in Abteilung 4 Sachgebiet 42 übertragen. Mein Aufgabebereich umfasst unter anderem Lagerbestellungen für die Bekleidungskammer und den Desinfektor, allerdings arbeite ich zurzeit in Abteilung 1 in der Arbeitsgruppe zur Einführung der neuen Haushaltsführung.

Für die freundliche Aufnahme in den neuen Aufgabebereichen und die Hilfestellung, die mir zur Einarbeitung gewährt wurde und noch gewährt wird, bedanke ich mich.

Ich freue mich auf die Aufgaben meines Arbeitsplatzes und eine gute Zusammenarbeit.

Judith Sporken

Hallöchen zusammen,

unter dem Motto: Besser zu spät als gar nicht, möchte ich mich kurz vorstellen. Mein Name ist Kerstin Jacobson. Ich bin 24 Jahre alt und seit Mai 2003 bei der Feuerwehr.

Bis zu meinem Ausbildungsbeginn wohnte ich in Jülich (für viele wahrscheinlich unbekannt) und aufgrund meiner Ausbildung hat es mich nach Düsseldorf gezogen.

Nach dem Abitur habe ich eine Ausbildung zur Verwaltungswirtin im mittleren nichttechnischen Dienst am Studieninstitut für kommunale Verwaltung absolviert. Während meiner Ausbildung hatte ich die Möglichkeit in einem Praktikumsabschnitt die Feuerwehr kennen zu lernen. Da es mir hier sehr gut gefallen hat, hatte ich den Wunsch nach meiner Ausbildung zur Feuerwehr zurückzukehren. Wie man sehen kann, hat es funktioniert. Ich arbeite in der Verwaltungsabteilung und bin dort zuständig für Rechnungsanweisung, Haushaltsüberwachung sowie Verwaltung der Bürokasse, Handvorschüsse,...



Kerstin Jacobson

Liebe Kolleginnen und Kollegen,

ich heiße Martin Haase und bin seit 06.01.2004 der neue Sachgebietsleiter in der Rettungsdienstgebührenstelle. Ich bin 48 Jahre alt, geboren wurde ich in Nordhorn und lebe seit 1964 in Düsseldorf.

Bei der Stadtverwaltung arbeite ich seit 01.09.1971, also eine halbe Ewigkeit. Ich habe im mittleren Dienst angefangen und bin nach dem Studium an der Fachhoch-

schule für öffentliche Verwaltung seit Ende 1983 im gehobenen Dienst. Ich war dann für zwei Jahre beim Amt 67 im Sachgebiet Kanalbenutzungsgebühren, fast acht Jahre beim Amt 51, zunächst als Personal-, später als Haushaltssachbearbeiter, zwei Jahre als Leiter in der Philips-



halle und acht Jahre beim Amt 68 in der Grundbesitzverwaltung. Ich kenne die Verwaltung daher sehr gut,

und mir sind auch die besonderen Gegebenheiten in technischen Ämtern nicht fremd. Ich freue mich auf eine interessante Tätigkeit im Kreise netter Kolleginnen und Kollegen und stehe Ihnen in meiner Funktion gerne zur Verfügung.

Meine Freizeit verbringe ich natürlich am liebsten mit meiner Freundin. Wir reisen gern und wandern dabei viel. Darüber hinaus treibe ich gerne Sport in Form von Badminton und Radfahren. Meine besondere Vorliebe gilt aber dem Bowling, diesen Sport betreibe ich seit 1978 in der Betriebs-sportgemeinschaft der Stadt Düsseldorf (BSG). Seit 1984 bin ich auch der Spartenleiter in der BSG. Von 1995 - 2002 leitete ich zusätzlich die Betriebssportliga in Düsseldorf, seit 2002 bin ich der Fachwart Bowling im Betriebssportverband Niederrhein. Wenn Sie Lust auf Bowling haben, können Sie mich gerne jederzeit ansprechen. Meine Telefonnummer ist 20104, die Mail-Adresse t371002.

Martin Haase

Hallo, mein Name ist Thomas Thyssen und ich bin seit November 2002 Mitarbeiter der ADV - Abteilung.

Beruflicher Werdegang in Kurzform:

Nach Ausbildung zum Chemikant und Chemiestudium folgte ein Zwischenstopp als Filmvorführer und schließlich eine IT- Weiterbildung mit anschl. Anstellung bei einem IT-Dienstleister, danach dann die Anstellung bei der Feuerwehr.

Neben den allgemein ADV-Arbeiten betreue ich den Internetauftritt der Feuerwehr (<http://www.duesseldorf.de/feuerwehr/>) und die Einführung der mobilen Datenerfassung.

Auf weiterhin gute Zusammenarbeit !

Thomas Thyssen



Ich möchte mich an dieser Stelle kurz bei Ihnen vorstellen. Mein Name ist Reiner Besler und ich bin seit dem 08.06.2004 bei Ihnen im Hause in der Abteilung 44 tätig. Ich bin 40 Jahre alt, verheiratet und Vater zweier Kinder. Meine Hobbies sind Motorrad fahren, Bergwandern und Sport.

Nach einer Ausbildung zum Elektroinstallateur und einigen Jahren als Kundendienstmonteur bin ich 1988 in den Dienst der Stadtverwaltung Düsseldorf eingetreten und war drei Jahre als Elektriker auf dem Städt. Großmarkt beschäftigt. In dieser Zeit besuchte ich die Abendschule der Handwerkskammer und machte dort eine Weiterbildung zum Elektroinstallateurmeister. Im Anschluss daran war ich 10 Jahre für die gesamte Technik des Seniorenzentrums Haus Gallberg verantwortlich. Im Jahr 2002 begann ich im Amt 23, wo ich ab November 2002 dann in die IT-Abteilung wechselte und dort im First-Level Support bis zuletzt tätig war.

Reiner Besler

Personelle Veränderungen in der Abteilung 5 - Personalentwicklung / Aus- und Fortbildung

Seit der letzten Feuermelder-Ausgabe hat sich in der Abteilung 5 - Personalentwicklung / Aus- und Fortbildung personell einiges getan: So sind neue Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter zum bisherigen Personalstamm gestoßen, ein Kollege hat eine neue Funktionen innerhalb der Abt. übernommen, wieder andere haben die Abteilung verlassen.

Die wesentlichen personellen Veränderungen erfahren Sie hier:

Neu in der Abteilung

Die neuen Kolleginnen und Kollegen stellen sich vor

Ulrike Lau

Neue Abteilungsassistentin

Nun zu meiner Person: Nachdem ich 1988 meinen Realschulabschluss in der Tasche hatte, entschied ich mich, meine Ausbildung zur Regierungsangestellten beim Sozialgericht Düsseldorf zu absolvieren. Diese schloss ich dann erfolgreich im Jahr 1990 ab und arbeitete im folgenden Jahr im Kanzleidienst.

1991 begann ich dann also meinen Dienst im Schreibdienst des Personalamtes der Stadt Düsseldorf.

Von hier aus wechselte ich 1992 in den zentralen Schreibdienst des Sozialamtes inkl. Vorzimmervertretung im Vorzimmer des Amtsleiters. Da



ich aus persönlichem Interesse ca. 1997 meine Arbeitszeit reduzierte, wechselte ich in die Abteilung „Besondere Hilfen des Sozialamtes“ und erstellte dort die Gutachten für die Höhe der Pflegestufen und übernahm die Abteilungsleitungsassistentin. Diese Stelle besetzte ich, bis im September 2002 der Angestelltenlehrgang I begann. An diesem nahm ich erfolgreich teil und bekleidete danach im „Servicecenter Grundversicherung“ eine Stelle im Front-Office auf der Kasernenstraße. Von hier aus bewarb ich mich dann bei der Feuerweherschule auf die Stelle der „Abteilungsleitungsassistentin“, die ich nun seit dem 18.03.2004 bekleide. Seit einigen Jahren bin ich wieder ganztags beschäftigt.

Rolf Hermsen

Neuer Fachbereichsleiter an der Feuerweherschule

Nach einer Heizungsbauerlehre, Meisterprüfung im selben Fach und einigen Jahren in der freien Wirtschaft, darunter auch ein Jahr bei der Flughafenfeuerwehr Frankfurt, bin ich am 01.01.1989 in den Dienst der BF Düsseldorf getreten. Bis 1999 habe ich meinen Dienst an FRW 4 versehen. Nach Bestehen der Auswahlprüfung habe ich 1993 den B III am IdF in Münster absolviert. In den Jahren 1999/2000 und 2000/2001 war ich neben dem Einsatzdienst an FRW 4 ins-



gesamt eineinhalb Jahre als Gastlehrer an der Feuerwehrscheule tätig. Im April 2001 stellte ich mich zum zweitenmal der B IV-Auswahlprüfung, diesmal mit Erfolg. Nach bestandener B IV-Prüfung und halbjähriger Einarbeitung war ich von Juli bis September 2003 auf der Leitstelle als Lagedienstführer tätig. Hier noch ein Dank an die Kollegen der Leitstelle. Da ich vorher keinen Dienst dort getan hatte, war es nicht leicht, die Führungsaufgaben zu übernehmen. Erst die kollegiale Zusammenarbeit und das Arbeitsklima haben es mir ermöglicht, meine Aufgaben dort zu erfüllen. Mitte November des gleichen Jahres wechselte ich an die Feuerwehrscheule und bin dort seither als Fachbereichsleiter tätig. Zum Fachbereich 3, den ich gemeinsam mit dem Kollegen Manfred Moews betreue, gehören die Strahlenschutz-Ausbildung, die TH-Ausbildung und einige weitere kleinere Bereiche. Seit 1979 bin ich Mitglied der Freiwilligen Feuerwehr Herzogenrath.

Manfred Moews

Neuer Ausbilder an der Feuerwehrscheule

Hallo, lieber Leser, nachdem ich aufgefordert wurde, eine Art Lebenslauf für diese Ausgabe des Feuermelders zu verfassen, komme ich dieser Bitte nach. Nun, was gibt es über meine Person zu sagen? Ich trat 1993, genauer gesagt am 1. Juli dieses Jahres, der Berufsfeuerwehr Düsseldorf bei. Zu diesem Zeitpunkt war ich 33 Jahre alt. Ich hatte die gleichen Ausbildungsabschnitte zu durchlaufen, wie die Vielzahl der Kollegen. Mein erstes Wachpraktikum versah ich auf der FRW 7 im schönen Wersten. Dann



FEUERMELDER 41

folgte die FRW 3, wo ich meine RTW-Schichten zu leisten hatte. Nach der Zeit auf der Rettungsassistentenschule, in deren Verlauf ich die Krankenhauspraktika absolvierte, war die FRW 3 meine berufliche Wirkungsstätte. Tolles Wort, oder? Nach vielen Tagen und Nächten der NAW-Schichten ging es zurück zur FRW 7, die zu meiner Zeit noch keine Zug-Wache war. Dort verrichtete ich meinen Dienst bis zum Jahre 2001. Nach erfolgreicher Prüfung zum Gruppenführer war die FRW 6 meine Heimat. Zu dieser Zeit durfte ich als so genannter Gastausbilder den Dienstbetrieb der Feuerwehrscheule in Garath kennen lernen. Da es in meinem Leben vor der Feuerwehrscheule zu meinen Aufgaben gehörte, mich solchen Themen wie Strahlenschutz und ähnlichen Dingen zu widmen, nutzte ich dieses Wissen, um den Fachbereich 3 (zuständig für dieses Ausbildungsgebiet) dahingehend zu unterstützen.

Nach einer relativ kurzen Standzeit auf der FRW 6 bot sich mir die Gelegenheit, eine Stelle an der FWS zu besetzen. Diese Chance nutzte ich und bin seit dem 01.10.2003 im Fachbereich 3 an der Feuerwehrscheule tätig. Sicherlich werden wir uns - sofern Ihr mich noch nicht kennt - bei der ein oder anderen Veranstaltung an der FWS treffen.

Wolfgang Ostuni

Neuer Personalentwickler

Ostuni? Der Name kommt Ihnen irgendwie bekannt vor? Kein Wunder! Schließlich arbeitet meine Frau Susanne bereits seit etwa drei Jahren als Personalentwicklerin in der Abt. 5! Oder Sie kennen mich vielleicht noch aus Ihrer Zeit als Beamtenanwärter, zumindest, wenn Sie in der ersten Hälfte der 90er Jahre des letzten Jahrtausends eingestellt worden sind. Denn damals war ich im ehemaligen Personalamt für die Betreuung Ihres Auswahlverfahrens und die Begleitung Ihrer Ausbildung zuständig! Da ich seinerzeit insgesamt etwa 200 Feuerwehr-, dann Oberfeuerwehrmann- und schließlich Brandmeisteranwärter eingestellt habe, dürfte ich - rein rechnerisch - allein deswegen mit gut einem Viertel aller Beschäftigten unseres Amtes - mehr oder minder flüchtig - bekannt sein. Aber auch, nachdem ich dort 1996 die Leitung des Arbeitsbereiches Personalplanung übernommen habe, ist mein Kontakt zur Feuerwehrscheule niemals abgerissen.

Gemeinsam mit meinem jetzigen Abteilungsleiter Stephan Boddem haben wir eine mittelfristige Personalplanung für die feuerwehrtechni-

VERÄNDERUNGEN

schen Laufbahnen aufgebaut und es dadurch sukzessive geschafft, das Amt dem Stellenplan entsprechend mit Personal auszustatten. Nebenberuflich „beglücke“ ich darüber hinaus seit 1995 die Brandmeisteranwärter an der Feuerwehrschule mit dem Thema Beamtenrecht und seit 2002 die angehenden Rettungsassistenten an der Rettungsassistentenschule mit den Rechtsgrundlagen für den Rettungsdienst. Hauptberuflich habe ich dagegen 1999/2000 für 7 Monate bei einem Kommunalberatungsunternehmen hospitiert und danach in der Abt. 11/3 - Personalentwicklung die Leitung verschiedener Projekte übernommen. Die Geburt unserer kleinen Tochter Sarah im Oktober letzten Jahres war dann der Anlass für eine berufliche Neuorientierung, die mich letztlich zu dem Amt geführt hat, dem ich mittlerweile seit 15 Jahren „die Treue halte“.

Seit Anfang diesen Jahres arbeite ich nun als neuer Personalentwickler in der Abt. 37/5 und werde mir dort in Kürze die Stelle mit meiner Frau Susanne teilen. Ab dann gilt: ein(e) Ostuni ist immer da - eine Woche Susanne, eine Woche ich. Für uns beide ist diese Arbeitsteilung eine ganz tolle Chance, Beruf und Familie optimal miteinander zu vereinbaren. Und da das unserer Erfahrung nach in den meisten anderen Verwaltungsbereichen sicherlich nicht möglich gewesen wäre, gebührt unser Dank allen, die diese „Konstruktion Familie Ostuni“ erst ermöglicht haben! Für uns ist diese Unterstützung natürlich besonderer Ansporn, gute Arbeit für Sie zu leisten und deshalb freue ich mich auf die Zusammenarbeit mit Ihnen allen! Ach ja, meine Frau und mich erreichen Sie entweder über unseren gemeinsamen Telefonanschluss 20502, unsere gemeinsame eMail-Adresse, per Dienstpost über 37/51 - RAS oder persönlich in Raum 211 an der Rettungsassistentenschule Posener Straße, wohin es uns einstweilen verschlagen hat.

Wolfram Polheim

Neuer Ausbilder an der Feuerwehrschule

Hier also „mein Leben für den Feuermelder“:

Name:
Polheim,
Vorname:
Wolfram,
Geburtsdatum:
10.01.1967,
Geburtsort:
Köln (!),



Familienstand:
(Wieder-) verheiratet; 3 Kinder (alles Töchter, noch nicht heiratsfähig!),

Wohnort:
Düsseldorf (leider Rath), Dorstener Str.,

Im 1. Leben:
Bundesmarine (6 Jahre) und Rettungsdienst (MHD-Bonn),

Feuerwehr:
erst FF Eckernförde; dann BF Düsseldorf (01.01.96),

Und vor der Feuerwehrschule:
Leitstelle, eine Erfahrung für's Leben.

Holger Spikowski

Neuer Leiter der Feuerwehr-Fahrschule

Autos haben mich schon immer fasziniert. Im zarten Kindesalter waren es Matchbox-Autos und Go-Karts. Eine Lehre als Kfz-Mechaniker war damit unausweichlich. Nach bestandener Gesellenprüfung und 5 Jahren Berufserfahrung nahm ich am 01.07.1987 meinen Dienst bei der Berufsfeuerwehr Düsseldorf auf. Während meiner Fahrschulzeit (mit Opi und Lubbi) dachte ich, dass mir so eine Fahrlehrertätigkeit auch gefallen würde. Da neue Fahrlehrer gesucht wurden, bewarb ich mich und hatte Glück. Im Sommer 1990 sass ich schwitzend zum Erwerb der Fahrlehrerlaubnisse 3 und 2 in der Fahrlehrer-Fachschule auf der Münsterstr. Im Juli 1992 war es dann soweit: Der B III in Münster und die Fahrlehrerprüfung in Köln lagen hinter mir und hatten ein gutes Ende gefunden. Für kurze Zeit versah ich meinen Dienst auf Feuerwache 8 und anschließend auf

Feuerwache 3. Zu meinen Aufgaben gehörte die Ausbildung der Freiwilligen Feuerwehr und der Busfahrer. So gingen die Jahre ins Land und Lubbi in den Ruhestand. Michael Kronenberg - alias Opi - wurde Leiter der Fahrschule. Am 01.04.2001 wurde ich aufgrund starker Grundausbildungslehrgänge zur Unterstützung in die Fahrschule kommandiert. Nach und nach übernahm ich - da Michaels Pensionierung immer näher rückte - die organisatorischen Aufgaben neben der C-, CE- und D-Ausbildung. Darüber hinaus organisierte ich die ersten Fahrsicherheitstrainings und hoffe, dass wir diesen Zweig weiter ausbauen können. An dieser Stelle möchte ich auch Michael nochmals danken für die Unterstützung und problemlose Übergabe der Leitung der Fahrschule, die ich seit dem 01.12.2003 übernommen habe. Ein weiterer Dank geht an Thomas Ruppelt und Alexander Pilscheur, die mich seit knapp 2 Jahren bei der Ausbildung der Freiwilligen Feuerwehr und der Grundausbildungslehrgänge unterstützen.

Nicht mehr in der Abteilung

Anita Dickau

Bisherige Assistentin an der Feuerweherschule seit dem 01.12.2003 im wohlverdienten Ruhestand

Am 01.12.2003 trat Anita Dickau in den wohlverdienten Ruhestand. Frau Dickau begann ihren Dienst am 01.09.1979 als Schreibkraft im ehemaligen Amt 38 - Bevölkerungsschutz. Mit der Zusammenlegung der Ämter 37 und 38 kam sie im Jahre 1992 zur Feuerwehr. Mit der produktorientierten Umorganisation unseres Amtes und der damit verbundenen Auflösung der Abteilung 37/3 - Bevölkerungsschutz wechselte Frau Dickau im September 1998 in die Abteilung 37/5 - Personalentwicklung. In der

Feuerweherschule leistete Sie bis zur Pensionierung Dienst im Schulsekretariat. Wir bedanken uns bei ihr für engagierte Mitarbeit und wünschen ihr für den Ruhestand Glück und Gesundheit.

Peter Kitz

Langjähriger Maschinistenausbilder wechselte zum 01.01.04 in die Abteilung 37/6

Über 10 Jahre war Peter Kitz Mitarbeiter der Feuerweherschule. In dieser Zeit hat er einer großen Zahl von jungen Kollegen den Umgang mit Pumpen und Drehleitern beigebracht. Gesundheitliche Beeinträchtigungen ließen einen weiteren Einsatz als Ausbilder nicht mehr zu. Mit Peter Kitz verliert die Feuerweherschule einen erfahrenen Maschinisten-Ausbilder. Wir danken ihm für seine Arbeit und wünschen ihm eine erfolgreiche Einarbeitung in seiner neuen Abteilung.

Michael Kronenberg

Bisheriger Leiter der Feuerwehrfahrschule im wohlverdienten Ruhestand

Am 01.11.2003 begann für Michael Kronenberg die Freistellungsphase seiner Altersteilzeit. Mit Ablauf des Monats Mai 2004 tritt er in den Ruhestand. Kollege Kronenberg begann seinen Dienst bei der Feuerwehr Düsseldorf am 01.01.1975. Den größten Teil seiner Einsatzdienstzeit verbrachte er auf Feuerwache 8. Nachdem bereits zuvor als nebenamtlicher Fahrlehrer tätig war, übernahm Michael Kronenberg im Juli 1990 die Leitung der Fahrschule von Wolfgang Lubberich. In seiner langen Tätigkeit als Fahrlehrer führte er zahlreiche Anwärter erfolgreich zur Führerscheinprüfung. Mit einem „Dankeschön“ verabschieden wir Michael in den wohlverdienten Ruhestand und wünschen ihm für die Zukunft alles Gute.

Wolfgang Ostuni

Liebe Kollegen,

der Europatag am 01.05.2004 und der Düsseldorfer Rheinmarathon 2004 sind ohne Probleme über die Bühne gegangen. Der Zielbereich beim Marathon am Rheinufer konnte in diesem Jahr durch Raumerweiterung, klare Platzzuweisung für den Sanitätsdienst und Rettungsmittelfahrten sowie eine strikte Trennung von Zuschauern und Teilnehmern entspannt werden. Es gab keine nennenswerten Einsätze innerhalb und außerhalb der Veranstaltung und im Be-

reich der Strecke! Es kam nur zu 8 Transporten, die angepassten Maßnahmen im feuerwehrtechnischen und rettungsdienstlichen Bereich entsprachen den Vorplanungen.

In der Presse war die Feuerwehr in eine große Dankesanzeige des Veranstalters einbezogen.

Vielen Dank an alle, die bei unserer Vorplanung mitgewirkt und tatkräftig unterstützt haben.

Jörg Mihm



Bedruckte bzw. Funktions-T-Shirts - ein Risiko?

Brandversuche mit Baumwoll- und Funktionssportshirt (70/30 Baumwoll-Laminat)

In der Feuerwehr Düsseldorf haben sich in der Vergangenheit viele Kollegen gegen den Rat der Abteilung Technik bedruckte (z.B. wachbezogene) T-Shirts gekauft und auch erreicht, dass bedruckte T-Shirts mit dem Wappen und einer Beschriftung angeschafft wurden. Die Abteilung Technik tat dies ungern und nur mit der Maßgabe, die T-Shirts mit dem Aufdruck ausschließlich für den Dienstsport einzusetzen.

Immer wieder kam es aber aus dem Sport dann doch zu Einsätzen, für die die Kollegen dann die Bekleidung nicht mehr wechselten. Außerdem kamen in letzter Zeit Beschaffungswünsche nach „bessere“ T-Shirts auf, die gleichzeitig auch Unterbekleidung (Funktionswäsche) sein könnten, um bei starkem Schwitzen den Schweiß nach außen in die Überbekleidung abzuleiten. Entsprechende Musterbekleidung war bereits beschafft worden.

Im Arbeitskreis „Persönliche Schutzausrüstung“ (AK PSA) wurde das Thema mit den Mitgliedern der Feuerwachen bzw. des Personalrats bzw. den Vertretern der Abteilungen mehrfach diskutiert. Letztlich konnte keiner ausschließen, dass T-Shirts bzw. Funktionswäsche nicht doch im Einsatz getragen wird bzw. die Überbekleidung nicht richtig verwendet wird. (Z.B. nicht ganz geschlossener Reißverschluss oder versehentlich ausgelöster „Quick-Out“-Reißver-

schluss an der Feuerwehr-Überjacke.

Der AK PSA entschied sich dann für einen „Feldversuch“ zur Klärung der Gefährdungsfrage:

Bei dem „Duell“ hingen sich das alte Baumwollshirt (Sport-T-Shirt) mit großem buntem Schriftzug und Wappen auf dem Rücken und ein Funktions-T-Shirt, mit dem großen einfarbigen Aufdruck auf der Brust, gegenüber.

Baumwollshirt mit großflächigem farbigem Aufdruck:

Nach anfänglichem „Zieren“ zeigte sich beim Entzünden (mit einem Gasbrenner) die typische bräunliche Verfärbung, bevor die Baumwolle anfang zu brennen. Dann brannte das T-Shirt gleichmäßig weiter, bis der farbigere Aufdruck von den Flammen erreicht wurde. Der Aufdruck gaste aus und beschleunigte den Brandverlauf auf rasante Weise. Dabei zeigte sich der Aufdruck als leistungsfähiger und hartnäckiger als das Baumwollgewebe um ihn herum. Der Aufdruck brannte nicht nur schneller und intensiver, sondern auch länger. Nach diesem Zwischenspurt brannte das Baumwollshirt in gleicher Geschwindigkeit wie beim Start weiter, bis nur noch Asche blieb (Fotos Seite 45).



Funktionsshirt mit einfarbigem schmalen Umrissdruck:

Es hatte alles mit ansehen können und wollte wohl alles „besser“ machen.

Erst ließ es sich viel, viel leichter entzünden (es

reichte ein kurzer Kontakt mit der Flamme des Gasbrenners) und dann brannte es (zuerst kaminartig, dann flächig) in wesentlich kürzerer Zeit ab. Dabei zog sich sein Gewebe am Kragen und im Bereich des Saumes auch noch durch Schrumpfung zusammen. Zum Schluss hinterließ es weniger Asche als das Baumwollshirt.



Ergebnis

Offensichtlich haben beide bisher verwendeten Sportshirts ihre Sache „so gut“ gemacht, dass diese Kleidungsstücke im Brandeinsatz, auch unter einer Schutzkleidung, nicht geeignet sind,

wenn Bedenken bestehen, dass sie von Flammen beaufschlagt werden könnten. Gleiches gilt sicherlich auch für die zig Varianten privat beschaffter umfangreich bedruckter T-Shirts etc.

Wie von der Abteilung Technik schon seit Jahren empfohlen, sollte bedruckte Kleidung oder solche

aus Mischgewebe nur beim Sport getragen werden. Im Brandeinsatz ist die vorhandene Einsatzkleidung zu tragen. Die Unterkleidung (unter der Einsatzbekleidung) sollte möglichst nicht bedruckt sein und nicht aus leicht brennbaren Mischgeweben bestehen. In jedem Fall sollten sich die Truppmitglieder auf korrekten Sitz der Überkleidung, inkl. Flammenschutzhaube und Nackentuch, gegenseitig kontrollieren.

Nur so ist immer höchster Schutz gewährleistet. Künftig werden dienstlich ausschließlich nur am Ärmel „leicht“ bedruckte T-Shirts bzw. bestickte Polo-Shirts bzw. Pullover und Hemden in 100 % Baumwolle beschafft.

Ferdinand Hintz

HöSi-Sack bleibt auf dem LF

Von verschiedenen Seiten wurde an 37/21 die Frage herangetragen, ob nicht die Höhsicherungsausstattung vom LF auf die DLK umgelagert werden könne, da immer wieder Sicherungsarbeiten notwendig seien, die mit den bisherigen Mitteln nicht sicher möglich sind.

Mit folgender Begründung verbleibt der HöSi-Sack auf dem LF:

Die DLK-Besatzung ist alleine nicht in der Lage, eine ausreichende Sicherung durchzuführen. Dazu fehlt es schon am notwendigen Personal,

da das Podium grundsätzlich besetzt bleibt. Wer soll vom Korb aus denjenigen sichern, der außerhalb des Korbes arbeitet?

Zur Sicherung im Korb, z.B. bei Sturmeinsätzen, die die DLK alleine abfährt, kann weiterhin der Feuerwehrhaltegurt verwendet werden.

Bei aufwändigeren Einsätzen, z.B. großflächige Sturmschäden, Dachstuhlbrände o.ä. ist entweder bereits ein LF vor Ort oder es muss eines angefordert werden.

Arvid Graeger

Maßnahmen gegen elektronischen Werbemüll ("Spam")

Aus aktuellem Anlass möchte die IT-Koordination der Feuerwehr auf folgendes hinweisen:

Jeder mit einer privaten oder dienstlichen eMail-Adresse kennt das Problem: ständig wächst die Zahl der E-Mails, die man am liebsten gar nicht bekommen möchte. Ursache hierfür sind entweder sogenannte "Würmer" (digitale Viren, die sich per E-Mail verbreiten) oder als "Spam" bezeichnete unerwünschte Werbenaachrichten.

In solchen Spam-Mails werden dubiose Dienstleistungen und Artikel jeglicher Art angeboten. Besonders anzügliche Angebote verbreiten sich auf diesem Wege. Aber auch elektronische Kettenbriefe wie "es ist ein gefährlicher Virus im Umlauf, die Telekom warnt auch schon davor" oder "wenn Sie einen Anruf von der Nummer ... auf ihrem Handy erhalten, gehen sie nicht dran, es zerstört das Gerät" nehmen stark zu. Im Gegensatz zu den Würmern und Viren richtet

Spam keinen direkten Schaden an. Der Schaden entsteht durch die Arbeitszeit, die durch das Lesen und Löschen der Nachricht verloren geht und die Blockierung der Systemressourcen welche zur Verbreitung und Speicherung benötigt werden. Die Gemeinsamkeit der Nachrichten ist, dass sie einfach nur nerven.

Würmer sind hingegen in der Lage, den PC aktiv anzugreifen, Daten zu löschen oder fremden Personen unbemerkt Zugriffe auf das eigene System zu gewähren. Innerhalb der Stadtverwaltung Düsseldorf schützen Antivirenprogramme und eine Firewall vor diesen Schädlingen, aber im privaten Umfeld muss jeder selbst für einen solchen Schutz sorgen.

Bei den Mail-Systemen der Stadt Düsseldorf werden monatlich über eine Million E-Mails zugestellt, die von Würmern an nicht vorhandene Adressen geschickt wurden oder die von bekannten Spam-Versendern stammen. Durch die Einführung einer zusätzlichen Sicherheitsüber-

SPAM

prüfung der eingehenden Nachrichten konnte die Zahl der willkürlich an die Stadt geschickten und intern zugestellten E-Mails auf wenige Hundert reduziert werden. Anhand von so genannten "Schwarzen Listen" werden E-Mails bekannter Spam-Versender ebenfalls vor Auslieferung abgewehrt. Viele Kolleginnen und Kollegen werden dies bereits bemerkt haben und sich über das Ausbleiben der Reklame-Nachrichten freuen.

Da trotz der bislang umgesetzten Maßnahmen immer noch Spam-Nachrichten in das interne System gelangen, wird in den nächsten Wochen ein weiterer Prüfdienst durch das Amt für Informationstechnik und Organisationsentwicklung aktiviert. Hierbei werden die eingehenden Nachrichten nach verschiedenen Kriterien bewertet. Wenn die Bewertung einen bestimmten Schwellwert überschreitet, erfolgt eine Einstufung als "Spam". Da eine inhaltliche Kontrolle der Nachricht durch programmtechnische Routinen nur begrenzt möglich ist, werden so eingestufte Nachrichten weiterhin ausgeliefert, jedoch erhalten Sie in der Betreffzeile den Warnhinweis "Spamverdacht:". In GroupWise kann nun eine Regel erstellt werden, die solche Nachrichten automatisch in einen speziellen Ordner verschiebt. So sind die betreffenden Spam-Mails erstmalig aus dem Blickfeld verschwunden und stören nicht mehr den täglichen Arbeitsablauf. Der Anwender kann selbst entscheiden, wann er sich Zeit nimmt, den Ordner mit den Nachrichten durchzuschauen. Anhand von Betreff oder

Absender lassen sich evtl. wichtige Nachrichten noch identifizieren, anderenfalls kann man die Spam-Mails selber löschen. So ist sichergestellt, dass keine Mitteilungen durch einen Automatismus "ausgesiebt" werden, die doch wichtig gewesen sein könnten. Nähere Informationen mit einer Anleitung zur Einrichtung der Regel werden rechtzeitig vor Einführung des Dienstes bereitgestellt.

Um sich vor Spam-Mails zu schützen, ist es wichtig, dass die eigene E-Mail-Adresse möglichst nicht im Internet veröffentlicht, bzw. in Internet-Gästebüchern oder Online-Namenslisten hinterlassen wird. Allein die Eintragung einer E-Mail-Adresse in sogenannten Newsgroups (einer Art Diskussionsforum im Internet), führte nach einem Test von Stiftung Warentest zu einer 700 prozentigen Steigerung der Mail-Flut innerhalb von zehn Wochen.

Ein rechtliches Vorgehen gegen Spam-Versender scheitert meist daran, dass der Absender nicht zu ermitteln ist oder die Angriffe aus dem Ausland erfolgen und dort nicht verfolgt werden können.

Besonders Wichtig ist:

1. Keine fremden E-Mails öffnen.
2. Auf fremde und unerwünschte E-Mails nie antworten.
3. E-Mail-Adresse nur vertrauenswürdigen

Was wurde aus D-2488?

Viele unserer ausgedienten Fahrzeuge werden verkauft und gehen zum Teil nach einer Restaurierung wieder in den Einsatzdienst, oft im Ausland aber auch in Deutschland. Eines unserer alten LF 24 wurde jetzt in der Rhön entdeckt. Das LF 24 mit dem ehemaligen Kennzeichen D-2488 ist nun im Dienst der Freiwilligen Feuerwehr Bettenhausen.

Nachdem in den Jahren 1998 bis 2002 jährlich ein Antrag auf Neubeschaffung eines LF 8/6 durch die Gemeinde Bettenhausen abgelehnt wurde, musste eine günstige Alternative gesucht werden. Nach längerer Suche beschaffte die FF Bettenhausen 2003 über einen Händler das LF 24 D-2788.

In über 700 Stunden wurde das Fahrzeug durch die FF wieder neu aufgebaut und ausgerüstet. Das Fahrzeug ging am 24.12.2003 als HLF 16/18 offiziell in Dienst. Funkrufname: Florian Bettenhausen 44/1, Amtl. Kennzeichen: SM-2346

Beladung:

- löschtechnische Standardbeladung für LF 16/12 nach DIN
- Schnellangriffseinrichtung mit 30m S-Schlauch
- eingebaute Schlauchhaspel mit 10 C-Schläuchen
- hydraulischer Rettungssatz "Lukas" mit Schere LS 90 und Spreizer LSp 44b
- 3 Hitzeschutzanzüge



TECHNIK

- mobiler Beleuchtungssatz (2 Scheinwerfer mit Kabeltrommel und Verteiler)
- 5 Atemschutzgeräte Auer BD 96 in Überdrucktechnik
- Motorsäge mit Zubehör

Noch einige Informationen zur Feuerwehr Bettenhausen (Rhön)

Die freiwillige Feuerwehr betreut mit acht weiteren Wehren als "Freiwillige Feuerwehr Rhön-

blick" den Brandschutz innerhalb der Einheitsgemeinde. Als Schwerpunkt sichert die Ortswehr Bettenhausen die technische Hilfeleistung in der Einheitsgemeinde und im umliegenden Gebiet auf diversen Land- und Kreisstrassen ab. Die FF verfügt weiterhin über ein MTF auf VW T2 sowie ein TSF auf Ford Transit. Das HLF 16/18 ersetzt ein LF auf Robur aus DDR-Produktion.

Jürgen Truckenmüller

Bedienungshinweise für die Abrollbehälter-Mulde

In den letzten Monaten wurden unsere beiden Abrollbehälter-Mulde repariert und überarbeitet. Besonders bei der Heckklappe sind jetzt einige Dinge zu beachten. Die Handhabung und die verschiedenen Betriebsstellungen der Heckklappe werden deshalb nachfolgend beschrieben.

Zentralverschluss der Heckklappe

Die neue Heckklappe kann jetzt über einen Zentralverschluss geöffnet und verriegelt werden. Der Entriegelungshebel befindet sich in Fahrtrichtung auf der linken Seite, an der Unterseite der Mulde kurz vor der Bodenrolle.



Lage und Stellung der geschlossenen Entriegelung für den Zentralverschluss der Heckklappe

FEUERMELDER 41

49





Lage und Stellung der Entriegelung für den geöffneten Zentralverschluss der Heckklappe



Zentralverschluss in geöffnetem Zustand

Betriebsstellungen der Heckklappe

1. Stellung der Heckklappe beim Transport bzw. Abkippen von Schüttgut



2. Stellung der Heckklappe beim Transport von Gegenständen bzw. Material, das über die Mulde hinausragt.

Bei Überstand der Ladung bzw. von Ladungsteilen gilt laut Straßenverkehrsordnung:

Bis 1 Meter Überstand über Rückstrahler: → keine Kennzeichnung erforderlich

Bis 3 Meter Überstand über Rückstrahler: → Kennzeichnung bei Tag roter Wimpel o.ä.

→ Kennzeichnung bei Nacht rote Leuchte

ACHTUNG! Der maximale Überstand beträgt 3 Meter

Hierbei wird die Heckklappe an beiden Seiten mit den kurzen Drahtseilen gesichert. Der Winkel der Heckklappe beträgt 90° (Siehe Fotos Seite 51).

Stellung der Heckklappe beim Transport von Gegenständen, die über die Mulde hinausragen



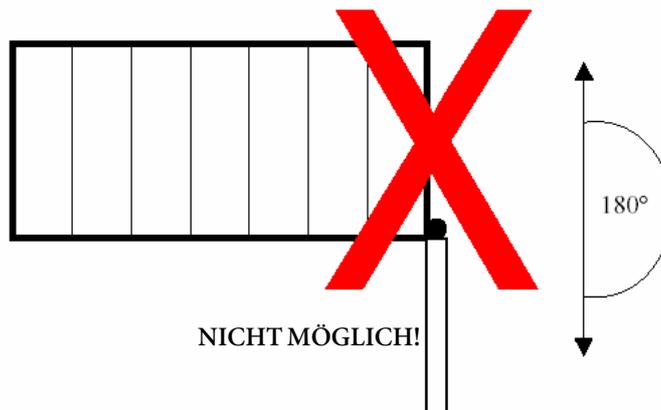
3. Stellung der Heckklappe im abgesattelten Zustand

Diese Stellung wird beim Be- und Entladen der Mulde verwendet, z.B. bei der Verladung von PKW. **Achtung!! Die maximal zulässige Belastung der Heckklappe beträgt 30 kN** (z.B. Achslast zu verladendes Fahrzeug max. 3 to)



Achtung!!

Das Öffnen der Heckklappe auf 180° ist nicht möglich. Es kommt dabei zu Beschädigungen der Klappenaufnahme.



Verzurrösen

Die beiden „neuen“ Mulden sind mit zusätzlichen Verzurringen ausgestattet worden. Zu den bereits in den seitlichen Bordwänden vorhandenen Ringen sind



im Bodenbereich 10 zusätzliche Verzurringe zur Ladungssicherung angebracht worden. Die maximale Belastung der Verzurringe beträgt 25 kN (2,5 to) pro Ring.

In diesem Zusammenhang möchte ich darauf hinweisen, dass die Ladung, auch Schrott-PKW, auf der Mulde gemäß der einschlägigen Vorschriften gegen Verrutschen gesichert werden muss. Dazu wurden im Boden die zusätzlichen Verzurringe eingelassen. Gurte hierfür können, falls noch nicht vorhanden, nach Anmeldung über das Zentrallager bezogen werden. Dies verhindert dann unnötige Beschädigungen, wie bereits nach kurzer Zeit an der Mulde 2 aufgetreten.

J. Hartmann

Stich- und Schnittverletzungen

Trotz aller Sorgfalt sind Stichverletzungen nicht immer vermeidbar. Alle Mitarbeiter der Feuerwehr und auch die Notärzte wissen, dass Kanülen in der durchstichsicheren Abwurfbox entsorgt werden sollen. Aber im Stress passiert es halt doch ab und zu, dass es zu einer Verletzung kommt.

2001 gab es 6 Stich- oder Schnittverletzungen, davon 4 bei der Blutzuckerbestimmung

2002 gab es 5 Stich- oder Schnittverletzungen, davon 3 bei der Blutzuckerbestimmung

2003 gab es 5 Stich- oder Schnittverletzungen, alle 5 bei der Blutzuckerbestimmung

Vorausgesetzt, alle Vorfälle wurden als Dienstunfall gemeldet, gibt es insgesamt nur wenige Stich- und Schnittverletzungen bei der Feuerwehr. Auffällig ist jedoch, dass diese Unfälle meistens bei der Blutzuckerbestimmung auftreten. Was kann man ändern, woran liegt es?

Für Verbesserungsvorschläge und Anmerkungen bin ich dankbar, vielleicht lassen sich demnächst dann diese Stichverletzungen ganz vermeiden!

Dr. Dorrit Falcke,
Betriebsärztin

Tragbares 4-Meter-Funkgerät auf ELW1 – 10-11-2

Auf Weisung von 37/2 ist ein tragbares 4-Meter-Funkgerät auf dem ELW1 (Florian 10-11-02) für den C-Dienst 10 eingebaut worden. Da kein Fahrer für diesen Einsatzleitwagen vorgesehen ist und im Einsatzfall das Fahrzeug nicht ständig über Funk erreichbar ist, soll so eine mobile Funkkommunikation im 4-Meter-

Band (470 G/U) zwischen dem C-Dienst 10 und der Leitstelle gewährleistet werden.

Bei technischen Fragen ist die Funkwerkstatt gerne bereit, Auskunft zu erteilen.

Thomas Hufmann



Freiwillige Feuerwehr Düsseldorf Löschgruppe Kalkum

100 Jahre FF Kalkum

Kalkum ist einer der nördlichen Stadtteile Düsseldorfs, im Süden begrenzt durch den Flughafen und nach Osten durch die Stadt Ratingen. Kalkum hat 1903 Einwohner verteilt auf 871 Haushalte. Unser Stadtteil erstreckt sich über 7,62 km² und ist geprägt durch eine weitgehende Wohnbebauung, im Osten durch weit gedehnte Felder und den Kalkumer Forst.

Als Wahrzeichen Kalkums kommt in erster Linie das Kalkumer Schloss in Frage welches zwischen 1652 und 1675 erbaut wurde. Seit 1952 ist das Schloss Außenstelle des Hauptstaatsarchivs Düsseldorf. Im weitläufigen Schlosspark liegt Ferdinand Lassalle, Mitbegründer der ersten deutschen Arbeiterpartei, begraben. Angrenzend an den Schlosspark liegt die Kalkumer Kirche St. Lambertus, erbaut im Jahr 1236, und etwas weiter entlang der Oberdorfstraße findet sich die Kalkumer Mühle, 1265 erstmals erwähnt und damit eine der ältesten Wassermühlen Deutschlands.

Die Löschgruppe:

Die Freiwillige Feuerwehr Kalkum entstand am 25.03.1904. Vorher gab es in Kalkum eine Pflichtfeuerwehr, aus welcher nach einer Übung auf einer Versammlung die Freiwillige Feuerwehr hervorging. 1907 wird aus den Reihen der Feuerwehr das Tambours Corps Kalkum als Musikzug der Feuerwehr gegründet. Damals hatte die Feuerwehr die stattliche Größe von 36 aktiven und 25 passiven Mitgliedern.

1908 löste eine neue Handdruckspritze eine bereits 1904 gekaufte Spritze ab. Diese neue Spritze ist im Krieg abhanden gekommen, heute aber wieder im Besitz der Freiwilligen Feuerwehr Kalkum. Durch die liebevolle Restauration einiger Kameraden ist sie wieder voll

funktionstüchtig und bei feierlichen Anlässen gerne gesehen.

Während des zweiten Weltkriegs wurde die FF Kalkum mit der FF Wittlaer in Wittlaer zusammengelegt. Die dadurch entstehenden langen Anfahrtswege führten wenige Jahre später wieder zur Trennung der beiden Standorte und zum



Eines der ersten Bilder der Löschgruppe Kalkum. Im Vordergrund das frisch gegründete Tambours Corps



Die restaurierte Handdruckspritze von 1908

Umzug nach Kalkum. Während des Krieges erhielt die FF Kalkum auch ihre erste Motorspritze, eine TSA 8/8.



Das Gerätehaus der FF Kalkum in 2004



Die Löschgruppe vor Opel Blitz zu Zeiten des Amtes Angerlands



Das LF 16/12 der FF Kalkum

Am 25.11.1952 erfolgte der Umzug in das noch heute bestehende Gerätehaus, welches 1978 noch erweitert wurde. Am 22.09.1956 erhält die Wehr ihr erstes Fahrzeug, ein LF 8 – TSA auf Opel Blitz Fahrgestell.

1967 wurde das zur Wache gehörende Wohngebäude mit angrenzendem Schulungsraum fertig gestellt.

Mit der kommunalen Neuordnung wurde die Freiwillige Feuerwehr Kalkum zum 01.01.1975 eine Löschgruppe der Freiwilligen Feuerwehr Düsseldorf. 1981 folgte die Ausrüstung mit Meldeempfängern, was die Alarmierung deutlich verbesserte. Im Herbst des selben Jahres traten die ersten beiden Frauen der Löschgruppe bei. Ein Novum für Düsseldorf und Umgebung. Seit 1991 pflegt die Löschgruppe Kalkum eine Partnerschaft zu einer Löschgruppe in Chemnitz. Diese Freundschaft wurde in der Zwischenzeit durch zahlreiche Besuche und Gegenbesuche gefestigt.

Der Fahrzeugbestand wechselte in dieser Zeit recht häufig. Der Opel Blitz wird 1971 durch ein TLF 15 ergänzt. Im Folgejahr folgt die Ausrüstung der Fahrzeuge mit Funkgeräten. 1975 werden beide Fahrzeuge durch 2 TLF 8 abgelöst. 1976 wird eines der TLF von einem gebrauchten LF 16 abgelöst. Im Januar 1990 wird das verbleibende TLF ausgemustert und durch ein LF 16 TS und einen Schlauchwagen ersetzt. Das LF 16 TS ist bis heute in Dienst, der Schlauchwagen wurde wenige Monate später wieder ausgemustert. Das LF 16 wird 1995 durch unser aktuelles LF 16/12 ersetzt.

Heute

Heute verfügt die Löschgruppe Kalkum also über ein LF 16/12 und ein LF 16 TS, wenn man von der Handdruckspritze einmal absieht. Wir fahren im Jahr zwischen 25 und 40 Einsätzen. Schwerpunkte bilden hier die Zuständigkeiten auf der A52, der

FEUERMELDER 41

Bahnstrecke Düsseldorf– Duisburg und der neugebauten B8n. Zusammen mit der FF Garath und der FW 6 fahren wir auch Einsätze im Rahmen des MANV Konzepts im gesamten Stadtgebiet. Neben dem Einsatz und Übungsdienst fallen noch Aufgaben z. B.: an Schützenfest und der Begleitung des Martinzugs in Kalkum an. Die Löschgruppe verfügt heute über 30 aktive Feuerwehrmänner und 4 Kameraden in der Altersabteilung. Die Löschgruppe wird heute von Brandinspektor Ulrich Schmidt und seinen Stellvertretern Oberbrandmeister Marcus Hoffmann und Felix Heidemeyer geführt

Jubiläum

Dieses Jahr feierte die Löschgruppe Kalkum ihr 100 jähriges Jubiläum. Ein solch hoher Geburtstag musste natürlich entsprechend gefeiert werden. Dazu luden wir alle ein am Wochenende des 26./27.6.2004 mit uns zu feiern. Die Feierlichkeiten begannen am Samstag im Festzelt mit DJ Rainer Schmitz und der Gruppe „Halber Liter“. Am Sonntag wurde bei einem Tag der offenen Tür den Bürgern mit einer Fahrzeugschau und Schauübungen die Feuerwehr näher gebracht. Begonnen hatte der Sonntag mit dem offiziellen Teil, in dem der Löschgruppe die offizielle Urkunde des Innenministeriums überreicht wurde.

Wir hoffen dem geneigten Leser die FF Kalkum mit diesem Artikel ein Stück näher gebracht zu haben. Sollten wir nachhaltiges Interesse geweckt haben, freut sich die örtliche Freiwillige Feuerwehr sicherlich über Zuwachs. Natürlich freuen wir uns bei unserem Jubiläumsfest im Juni so viele Kameraden wie möglich begrüßen zu können. Ansonsten wünschen wir uns weiterhin so eine gute Zusammenarbeit bei Einsätzen und Übungen wie in der Vergangenheit!

Felix Heidemeyer
und Marcus Hoffmann



Das LF 16 TS der FF Kalkum



Das Jubiläum



Fahrzeugschau beim Jubiläum

Stadtfirewehrverband

Delegiertenversammlung 2004

Am 24. März 2004 fand die fünfte Delegiertenversammlung des Stadtfirewehrverbandes Düsseldorf e.V. an der Wache 1, Hüttenstraße 68, statt. Die Veranstaltung begann um 19.35 Uhr. Eingeladen waren die Delegierten aller Mitgliedsorganisationen. Von den einzelnen Wachen der Berufsfeuerwehr, den einzelnen Löschruppen der Freiwilligen Firewehr und den beigetretenen Werkfeuerwehren trafen sich die gewählten Vertreter. Die jährlich stattfindende Delegiertenversammlung ist eine Möglichkeit aktiv bei den Entscheidungsprozessen des Stadtfirewehrverbandes mitzuwirken. Nachfolgend wird zur allgemeinen Information das Protokoll der Delegiertenversammlung veröffentlicht.

Der Vorsitzende des Stadtfirewehrverbandes, Herr Armin Harbort, begrüßte die Anwesenden und eröffnete die Versammlung.

Allen Delegierten wurde bereits mit der Einladung die Tagesordnung zugestellt. Änderungsanträge wurden nicht eingereicht, die vorliegende Tagesordnung wurde genehmigt.

Die Beschlussfähigkeit der Versammlung wurde aufgrund der Anwesenheitslisten festgestellt.

TOP 4 Rechenschaftsbericht des Vorstandes

Der Vorsitzende informierte die Versammlung über die Ereignisse und Aktivitäten im Jahr 2003:

21.02.2003	Delegiertenversammlung
11.04.2003	Aufnahme in die Liste für Geldauflagen in Straf- und Gnadenverfahren beim Landgericht Düsseldorf,
10.05.2003	Treffen der Alterskameraden der FF, Führung durch die Altstadt, gemeinsames Beisammensein im "Uerige"
20.09.2003	Aktionstag der Firewehr Düsseldorf in Wittlaer, anlässlich der Abnahme der Leistungsspange für die Jugendfirewehr

Dezember 2003 Aktion der Firewehr Düsseldorf auf der Kö

23.01.2004 Ehrung der Jubilare der FF durch den Oberbürgermeister mit anschließendem Empfang im Ratskeller

Folgende Beitritte waren zu verzeichnen:

BF Düsseldorf	06.02.2003
WF Henkel	19.05.2003

Im Jahre 2003 fanden vier Vorstandssitzungen statt, bei denen alle Belange des Vereins besprochen wurden.

Der Stadtfirewehrverband war Ausrichter der Leistungsspangenabnahme der Deutschen Jugendfirewehr in NRW. Teilgenommen haben 45 Jugendfirewehren aus NRW mit über 500 Teilnehmern. Einige Gruppen reisten schon einen Tag vorher an und wurden in Zelte und in der Turnhalle untergebracht. Bis auf zwei Gruppen haben alle die Leistungsspangenabnahme bestehen können. Ein großes Rahmenprogramm mit Fahrzeugausstellung (neueste Fahrzeuge der BF, FF und WF), Fun-Park mit Hüpfburg, Spritzenspiele etc., einen Bereich mit Brandschutzerziehung, Fress-Meile, Pommes, Gegrilltes, 380 1 DLG-Prämierte Firewehrrbensuppe (Großer Preis 1994 in Gold) und ein großer Ausschank haben der Veranstaltung ihren Stempel aufgedrückt.

Laut Presse haben im Laufe des Tages über 2500 Zuschauer die Veranstaltung besucht. Die Resonanz im Lande war sehr positiv, der Landesverband sprach von einer lange nicht mehr da gewesenen Leistungsspangenabnahme - auch bedingt durch das tolle Rahmenprogramm. Dank an alle Beteiligten der Firewehren, der Schule Wittlaer und dem Sportverein TV Kalkum/Wittlaer, der für die Durchführung und Abnahme der sportlichen Bereiche verantwortlich war und das Stadion mit den zwei Sportplätzen zur Verfügung stellte.

Herr Harbort informierte auch darüber, dass die Werkfirewehr Paguag an einem Beitritt interessiert ist. Die Gespräche laufen z. Zt. noch.

Für die Jugendfirewehr der Firewehr Düsseldorf ist Anfang dieses Jahres ein Anhänger beschafft worden, der vom Stadtfirewehrverband

bezahlt wurde. Außerdem hat die Firma Henkel dem Verband 2000,- € gespendet, die zweckgebunden für die Jugendfeuerwehr sind und noch ausgegeben werden müssen.

TOP 5 Kassenbericht

Herr Sonnen legte den Kassenbericht für das Jahr 2003 vor.

TOP 6 Bericht der Kassenprüfer

Die Kameraden Krüll und Peters haben die Kassenprüfung vorgenommen. Es gab keine Beanstandungen, die Kasse war ordnungsgemäß geführt. Beide wiesen aber darauf hin, dass Rechnungen, die der Verband zahlen soll, auch mit korrekter Anschrift auf den Verband ausgestellt sein müssen. Ansonsten kann es zu Schwierigkeiten mit dem Finanzamt kommen.

TOP 7 Entlastung des Vorstandes

Die Kassenprüfer beantragten die Entlastung des Vorstandes für das Geschäftsjahr 2003. Die Entlastung wurde von den Anwesenden einstimmig erteilt.

TOP 8 Neuwahl der Kassenprüfer

Herr Krüll scheidet als Kassenprüfer aus. Als Ersatz wurde von den Anwesenden Herr Paul von der BF Düsseldorf einstimmig gewählt. Herr Paul nahm die Wahl an.

TOP 9 Verschiedenes

1. Herr Krüll stellte die Frage, welche zukünftigen Aktionen und Ziele geplant seien, um den Verband weiter bekannt zu machen und entsprechend der satzungsgemäßen Aufgaben tätig zu werden.

Herr Harbort erläuterte, dass man mit den Arbeitgebern der Angehörigen der FF ins Gespräch kommen will, um Verständnis für die ehrenamtliche Tätigkeit zu wecken und insgesamt das Ehrenamt zu stärken.

Außerdem plant der Verband die Durchführung eines Aktionstages, ähnlich dem Jubiläum der BF. Zu diesem Zweck werden Mitglieder des Vorstandes am 15.5.2004 einen solchen Aktionstag des Stadtfeuerwehrverbandes Köln besuchen, um Ideen und Anregungen zusammenzufassen.

Des Weiteren kann der Verband Fortbildungsmaßnahmen, die nicht in die Zuständigkeit der Feuerwehrscheule fallen, unterstützen bzw. fördern. Hierzu wurde um Vorschläge gebeten.

In diesem Zusammenhang erläuterte Herr Böhne (Stadtjugendfeuerwehrwart), dass die Firma Gore Schulungen für die Jugendfeuerwehr finanziell unterstützt. Er wurde beauftragt, nähere Informationen einzuholen.

2. Frau Chrzan berichtete, dass der Stadtfeuerwehrverband z. Zt. in der Öffentlichkeit und den politischen Gremien der Stadt völlig unbekannt sei. Der Verband hat bis jetzt noch keinerlei Außenwirkung. Auch sei die Unterstützung durch die Mitglieder mehr als dürftig.
3. Vorschlag von Herrn Stammer zur Bildung eines Fonds zwecks Unterstützung von verunfallten oder erkrankten Feuerwehrkameraden.

Der Vorstand informierte, dass man eine Vorstellung bzw. Präsentation im Rathaus vorbereite.

Herr Harbort berichtete, dass der Vorschlag im Vorstand intensiv diskutiert wurde. Den Beschluss, der Herrn Stammer schriftlich mitgeteilt wurde, las Herr Harbort der Versammlung vor und erläuterte die Gründe für die Ablehnung.

Gründe für die Ablehnung waren im wesentlichen, dass der Hilfsfond mit einer eigenen Satzung hätte gegründet werden müssen und jährlich mit größeren festen Beträgen hätte versehen werden müssen, was finanziell bei jährlich von 5.000,- EUR bis 6.000,- EUR nicht verkraftbar wäre.

Herr Paul schlug darauf hin vor, ein zweckgebundenes Konto zu führen. Der Vorschlag wurde allerdings verworfen, da ein solches Konto nicht satzungsgemäß ist.

Einen anderen Vorschlag, eine Gruppenun-

wäre Versicherungsnehmer) wird vom Vorstand geprüft. Ein ähnliches Vorhaben für die Mitglieder der Freiwilligen Feuerwehr wird z. Zt. von Amt 37 geprüft.

4. Herr Harbort informierte die Versammlung über die jüngsten Vorstandsbeschlüsse zur Unterstützung verschiedener Maßnahmen:

Im Einzelnen waren das:

Ca. 600,- € für Sportgeräte der neuen Leitstelle (die exakte Summe steht noch nicht fest)

250,- € zum 100jährigen Jubiläum der Lös-

gruppe Kalkum

2,50 € pro Tag pro Teilnehmer für eine Ferienfreizeit der Jugendfeuerwehr Umweltschutz

100,- € zum 10-jährigen Jubiläum der Jugendfeuerwehr Angermund

Nachdem zu TOP 9 keine weiteren Beiträge mehr vorlagen, bedankte sich Herr Harbort bei allen Anwesenden für ihr Erscheinen und beendete um 20.20 Uhr die Versammlung.

Schürhoff

Aus Rheinische Post, 5. Juni 2004

Rotlicht

Fährt ein Einsatzfahrzeug mit eingeschaltetem Blaulicht, jedoch ohne Martinshorn bei Rot in eine Kreuzung ein und kommt es zu einem Unfall, so trägt der Fahrer des Einsatzwagens die volle Schuld. Ein solch gefährliches Verkehrsmanöver darf ohne Martinshorn nicht durchgeführt werden. (Oberlandesgericht Köln, 7 U 52/95)

Tempo-Überschreitung

Würde bei einem Temposünder ein Fahrverbot fällig, ist der Autofahrer aber bisher noch nie verkehrsrechtlich aufgefallen und würde ihn das Fahrverbot den Arbeitsplatz kosten, so kann ihm bei Erhöhung der Geldbuße der Führerschein belassen werden. (Amtsgericht Erlangen, 6 OWi 912 Js 144268/03)

Artikel in Rheinische Post: Heutzutage vom 21.01.2004

**Staatsanwaltschaft ermittelt
Kölns Klüngel duftet: Parfüm für die Polizei**

Die Kölner Staatsanwaltschaft ermittelt gegen mehrere Beamte einer Polizeiinspektion wegen des Verdachts der Vorteilsnahme. Die Polizisten sollen von einem Geschäftsmann Parfümartikel im Wert von je 50 Euro angenommen haben. Insgesamt stellte der Kaufmann einem der Beamten 70 Pakete mit Proben und Test-Flakons zur Verfügung. Nach den bisherigen Ermittlungen hat der Beamte

mit Einverständnis seines Kommissariatsleiters, gegen den ebenfalls ermittelt wird, die Pakete an Kollegen verteilt. Der Kölner Polizeipräsident Klaus Steffenhagen hat straf- und dienstrechtliche Maßnahmen gegen die betroffenen Beamten eingeleitet. Steffenhagen bezeichnete das Verhalten der Beamten als „Riesendummheit“. Jeder müsse die Konsequenzen selber tragen.