



Feuerwehr und Rettungsdienst
Landeshauptstadt Düsseldorf



FEUERMELDER

ZEITSCHRIFT DER FEUERWEHR DÜSSELDORF



Ausgabe **43**

August 2005
12. Jahrgang



Feuerwehr, Rettungsdienst
und Bevölkerungsschutz
Landeshauptstadt Düsseldorf

Ausgabe **43**



FEUERMELDER

ZEITSCHRIFT DER
FEUERWEHR DÜSSELDORF

August 2005
12. Jahrgang



Impressum:

Herausgeber:

Landeshauptstadt Düsseldorf, Umweltdezernat

Verantwortlich:

Amtsleiter
Feuerwehr, Rettungsdienst und Bevölkerungsschutz
Landeshauptstadt Düsseldorf

Redaktion:

Boddem, Engels, Leineweber,

Textbeiträge:

Albers, Braun, Bürschgens, Cimolino, Flack, Harbort, Hermsen, Hitz, Lork, Mallmann-Kallenberg, Ostuni, Pohlheim, Roemgens, Schneider, Schubring, Schulz, Sensen, Truckenmüller, Wallau,

Fotos:

Truckenmüller, Schwier, Bildstelle Feuerwehr Düsseldorf

Gestaltung:

Leineweber

Herstellung:

Stadtdruckerei



Die Themen in diesem Heft:

● Verwaltung

Aussagegenehmigungen	Seite	9
Zur Person...	Seite	38

● Gefahrenabwehr und Rettungsdienst

Neue Fahrzeuge des Bundes für den Katastrophenschutz	Seite	17
Erfahrungsbericht U-Bahnübung 2003-2005	Seite	18
Reparatur von Krankentragen	Seite	24
Neue Leitstelle	Seite	28
Verband NEF und RTW	Seite	38
EKG-Protokolle	Seite	46
Transport mit Inkubator	Seite	47
Schleifkorbtrage für Schwergewichtige	Seite	48
Neuer Reanimationsalgorithmus	Seite	48
Brandsicherheitswachen	Seite	53

● Technik

Technik-News	Seite	4
Rohbaubesichtigung der neuen Gerätewagen Logistik	Seite	26
Zweites „Leben“ der DLK 5	Seite	43
Tragbare Leitern	Seite	45
Reparatur Funkgeräte	Seite	46

Personalentwicklung, Aus- und Fortbildung

● Gils Day 2005	Seite	24
Autobahnteilstück eröffnet...	Seite	44
Die Feuerweherschule informiert	Seite	49

● Sonstiges

Feuerwehroleute genießen das größte Vertrauen	Seite	24
FwD-Modell-Ecke	Seite	41
Kameradschaftsabend	Seite	44
Ehrenzeichen für ehrenamtliche Retter	Seite	46
Das OPEN-TEAM informiert	Seite	53
Segelabteilung in der FSV?	Seite	54

Technik-News

Gern nutze ich wieder die Gelegenheit und gebe nachfolgend wieder einen kurzen Überblick zu den laufenden bzw. geplanten Maßnahmen der Abteilung Technik:

Neue KTW

Mittlerweile sind alle Fahrzeuge aus den Beschaffungsjahren 2003 und 2004 in Dienst gestellt. Sie bestehen aus einem VW T4 bzw. T5-Triebkopf und einem Kofferaufbau der Firma KFB). Für 2005 sind noch weitere 5 Fahrzeuge als Ersatz für ältere KTW (MB hoch-lang) geplant. Im Gegensatz zu ersten Planungen werden nun keine speziellen Ferntransportfahrzeuge, z.B. auf Basis der neuen MB-E-Klasse, beschafft, weil sich die zuletzt beschafften KTW auch hier nach den Rückmeldungen der Anwender (Hilfsorganisationen) voll bewährt haben und gleiche Fahrzeugtypen viele Vorteile in der Beschaffung, im Einsatz und im Unterhalt bieten.

Damit sind dann alle KTW entsprechend dem Rettungs-



Neue KTW auf Basis des VW T 5 mit Kofferaufbau





dienstbedarfsplan vorhanden und der derzeitigen Abschreibungsfrist von < 8 Jahren entsprechend.

Projektleiter ist H. Ortmann.

RTW

Wir haben im Frühsommer den ersten RTW auf Sprinter 416 mit Automatikgetriebe und Luftfederung sowie WAS-Aufbau (baugleich zu den letzten Aufbauten) erhalten. Damit sind dann alle RTW der Einsatz- und Reserve-Flotte dem Rettungsdienstbedarfsplan und

der derzeitigen Abschreibungsfrist von < 8 Jahren entsprechend. Für Anfang 2006 ist ein baugleiches Fahrzeug in Beschaffung.

Mit diesen Fahrzeugen soll die Kombination der höheren Motorleistung mit dem vollautomatischen Getriebe (Zwangskopplung durch den Fahrgestellhersteller) sowie die Luftfederung auch in Düsseldorf im Dauereinsatz erprobt werden. Die Stationierung dieser Fahrzeuge ist noch offen.

Projektleiter ist H. Ortmann.

Sonder-RTW (S-RTW)

Das Projekt mit dem Abrollbehälter-Krankentransport für überschwere Patienten/Infektion auf Basis des Ruthmann Wechselladerfahrzeugs wird nicht weiter verfolgt, statt dessen soll es ein eigenes Fahrzeug (ein Sonder-RTW) werden, weil damit eine bessere Federungsqualität und mehr seitlicher Nutzraum erreichbar ist. Das Grundkonzept des S-RTW wurde von 37/22 und 37/42 in den letzten Wochen erarbeitet, einige Details sind noch zu klären. Das Fahrzeug soll über eine entsprechend leistungsfähige Ladebordwand verfügen und ansonsten nur mit einer Minimalausstattung versehen sein, weil es immer im Verbund mit mehreren Fahrzeugen eingesetzt werden soll. Die vorgesehene Trage kann mit maximal 400 kg und das Tragenuntergestell mit 210 kg belastet werden.

Ähnliche Fahrzeuge werden mittlerweile u. a. von der BF Oberhausen gefahren.

Projektleiter ist H. Stog



LKW der ZWK

Der Mehrzweck-LKW für die Zentralwerkstatt (ZWK) auf Basis des Landrover 130 CC hat sich im Dienst bewährt. Er ist wie ein Kommandowagen mit Funkgeräten im 4m sowie 2m-Bereich ausgestattet und kann in extremen Lagen daher auch als Führungsfahrzeug mit genutzt werden.

Neuer Mehrzweck-LKW der Zentralwerkstatt

Arbeitswagen

Ein praktisch baugleiches Folgefahrzeug wird im Frühsommer 2005 geliefert. Das jetzige Fahrzeug geht dann als Mehrzweckfahrzeug bzw. KdoW zur Schule/LG Garath.

Projektleiter ist H. Schultheis.



WLF-(Fahr-)Schule

Das "alte" Fahrschul-Wechselladerfahrzeug geht im Tausch zur Schule, sobald die Schule über den ausgeschriebenen AB-Mulde mit Ladekran verfügt. Dieser soll nach der Interschutz ausgeliefert werden.

Projektleiter ist H. Schultheis.

Arbeits- und Postwagen

Als Ersatz für den zu kleinen Arbeitswagen wurde nach Ausschreibung ein Auftrag an Mercedes (MB Vario 815 D mit LBW) vergeben. Das Fahrzeug wurde von der Fa. Evels ausgebaut und wurde im Herbst an FRW 1 in Dienst gestellt.

Der alte Arbeitswagen ging zur ZWK (der dortige LKW auf MB Vito ersetzte an FRW 8 ein sehr altes KEF, das die Pulverlöscherwerkstatt nutzte).

Ein praktisch baugleicher Arbeitswagen ist als Redundanz und zur Versorgung der Schu-

le für 2005 geplant.

Projektleiter ist Herr Schultheis

GW-Wasserrettung

Der neue Gerätewagen-Wasserrettung (GW-W) wurde an FRW 1 in Dienst gestellt. Der GW-W ist ein Fahrzeug mit Allradantrieb auf Basis des MB 925 Atego mit einer Leistung von 245 PS bei einem zulässigen Gesamtgewicht von 10500 kg.

Der Aufbau wurde von der

Firma Ziegler gefertigt. Das Fahrzeug hat eine Gruppenkabine, die speziell auf die Taucher zugeschnitten ist.

Einige Besonderheiten des Fahrzeuges:

- Xenonbeleuchtung vorne und hinten
- Navigationssystem mit kombinierter Rückfahrkamera
- Wadfähig bis 0,8 m
- Eigene Stromversorgung durch ein 13 kVA Aggregat
- Lichtmast am Heck mit



Gerätewagen-Wasserrettung



- zwei Strahlern à 1000 Watt
- Seitliche Markise
- Defibrillator FR2 der Firma Laerdal
- Notfallrucksack
- Werkzeugkästen für kleine technische Arbeiten über und unter Wasser
- Aufblasbares Schnelleinsatzboot
- Eisretter
- 2 Tauchgeräte Interspiro MK II mit Silikon Maske in Behälter
- 2 Tauchgeräte Interspiro MK II mit Silikon Maske in Halterung
- Kommunikation vom Taucher zum Signalmann über Tauchertelefon oder Buddyphone der Fa. Interspiro



- 4 Trockentauchanzüge
- 2 Überlebensanzüge Fabrikat Helly-Hansen
- Nasszelle im Heckbereich des Aufbaus, hier kann sich der Taucher nach einem Einsatz duschen und umziehen. Die Nasszelle ist beheizbar über eine Standheizung

Projektleiter ist Herr Lang

ELW 1, MLW

Für den C-Dienst Umweltschutz sowie für die Löschgruppe Umweltschutz sind u. a. aus Mitteln des kommunalen Katastrophenschutzes 2 ELW 1 geplant, die auch als Messleitwagen (MLW) eingesetzt werden können.. Ein Fahrzeug ist nach Ausschreibung bereits an die Fa. Dräger auf MB Sprinter 413 CDI 4x4 Sprint-Shift vergeben und derzeit bei der Fa. Breitfuß mit der Messtechnik im Ausbau. Der Fahrzeugausbau ist fertig. Es gab noch größere Probleme mit den notwendigen Schnittstellen zur Messtechnik (zu den vorhandenen Erkundungskraftwagen) sowie mit der Ausstattung mit einem Ionenmobilitätsspektrometer (IMS) zur Kampfstoffmessung.

Das Fahrzeug kann nach Indienststellung auch als Messleitwagen arbeiten. Ein zweites Fahrzeug ist für 2006 geplant.

Projektleiter ist Herr Lang

ELW 1 als Messleitwagen



ELW 1 mit der Ausstattung als Messleitwagen



Löschgruppenfahrzeug LF 20/6-TS





Abrollbehälter Gefahrgut

LF 20/6-TS (bzw. 16-TS)

Für den kommunalen KatS wurden drei geländegängige Löschfahrzeuge auf Basis des LF 10/6 (mit einer FPN 10-2000) als Bestandteil unserer geplanten Löschwasserpördereinheiten europaweit ausgeschrieben. Den Zuschlag erhielt die Fa. Ziegler auf MAN 10.220. Die Lieferung erfolgt im Sommer 2005. Die Stationierung soll bei den Löschgruppen Garath, Kaiserswerth und Hubbelrath erfolgen.

Projektleiter ist Herr Lang

GW-L2 (Gerätewagen Logistik)

Es wurden drei Gerätewagen Logistik mit Truppkabine europaweit ausgeschrieben. Den Zuschlag erhielt die Fa. Ziegler auf MB 1328 AF. Die Lieferung erfolgt im Sommer 2005. Alle können als Schlauchwagen 2000 ausgestattet werden, einer wird auch so beladen, er wird bei der Löschgruppe Garath stationiert. Ein zweiter erhält eine Beladung zur Löschwasserrückhaltung, im Brandschutzbedarfsplan für die LG Kaiserswerth als Schwerpunkt vorgesehen.



Der dritte wird mit einem Gerätesatz zur Dekontamination von Geräten ausgestattet und bei der Löschgruppe Umweltschutz stationiert.

Projektleiter ist Herr Lang

AB-Gefahrgut

Der neue Abrollbehälter Gefahrgut (Ziegler) wurde Ende 2004 in Dienst gestellt (siehe Bilder oben). Ge-

genüber dem alten Abrollbehälter hat sich eine Menge verändert. Alle Einzelheiten hier darzustellen, würde den Rahmen sprengen, deshalb können die Wachen mit der Wache Umweltschutz Termine zum Kennenlernen des AB-Gefahrgut und auch der nachfolgend beschriebenen Abrollbehälter vereinbaren.

Aus den alten Gegenständen und einem der vorhandenen Abrollbehälter wird in den nächsten Monaten für die Schule ein



Größere Geräte und zusammengehörende Gerätesätze sind auf der rechten Seite in Rollwagen untergebracht

entsprechender AB-Gefährgut-Schule gefertigt.

Projektleiter ist H. Diekmann, bzw. für den Umbau des AB-Gefährgut-Schule er in Verbindung mit Herr Breker, H. Tefke und H. Kamphausen.

AB Bau

Als Ersatz für die bereits fast 30 Jahre (!) alten Abrollbehälter Bau bzw. Bau-Ergänzung wurden zwei komplett neu konzipierte Abrollbehälter ausgeschrieben. Die Fahrzeuge wurden an die Fa. Jerg in Baltringen vergeben, die damit zum ersten Mal für Düsseldorf Aufbauten fertigte. Die Auslieferung erfolgte Ende 2004.

Der neue AB Bau bietet weit mehr Möglichkeiten als der betagte alte Abrollbehälter.

Werkzeuge und Maschinen sind links übersichtlich gelagert



Abstützmaterial ist über eine große Klappe am Heck leicht zugänglich





AB Bau-Ergänzung



Er beinhaltet u. a. viele verschiedene Werkzeuge und Maschinen, Abstützmaterialien sowie ein Folienschneidgerät mit Folien, um z.B. Dächer damit abdecken zu können verladen. Die größeren Geräte bzw. die zusammengehörenden Gerätesätze sind in fahrbaren Rollwagen untergebracht. Sie lassen sich so leicht zum Einsatzort rollen.

Für den Transport mit einem Kran sind die Rollwagen mit Kranösen versehen. Außerdem sind Aufnahmeschächte für die Transportgabel eines Gabelstaplers vorhanden.

AB Bau-Ergänzung

Erweitert wird der Abrollbehälter Bau durch den

AB Bau-Ergänzung. Im Gegensatz zu dem AB Bau, der seitliche Rollläden hat, ist der AB Bau-Ergänzung mit seitlichen Rollplanen ausgestattet. Dies ist durch eine andere Konstruktion des Abrollbehälters und der Entnahme der Beladung begründet. An der linken Seite sind fast auf der ganzen Länge Kragarmregale

Die aufgesattelte Mulde mit dem Ladekran



Zubehör für den Ladekran:
Palettengabel und Mehrschalengreifer



für die Aufnahme der Bau- und Abstützmaterialien eingebaut, auf der rechten Seite sind wie beim AB Bau die zusammengehörenden Gerätesätze zum großen Teil in Rollcontainern untergebracht. Im Heck sind vier kombinierbare Förderbänder eingeschoben, wie sie in der Vergangenheit schon mehrmals von anderen Feuerwehren geliehen werden mussten. Mit diesen Förderbändern lassen sich Entfernungen bis maximal 20 Meter überbrücken. Am 7. April 2005 wurde der AB Bau-Ergänzung in Dienst gestellt.

Projektleiter war Herr Schultheis

AB Mulde/ Ladekran

Vor allem für das Wechselladerfahrzeug der Feuerweherschule wurde ein Abrollbehälter Mulde mit angebaute Ladekran ausgeschrieben. Da zum Beispiel immer mehr nicht mehr fahrbereite Schrott-PKW transportiert werden müssen, um praxisnah den Bereich der technischen Hilfe bei Verkehrsunfällen ausbilden zu können und die intensivierte Ausbildung im Realbrandhaus größere Transportkapazitäten erforderlich machte, war die Lösung mit

der Mulde und dem angebaute Ladekran die finanziell günstigste Lösung. Die Auslieferung erfolgte im Juni 2005 nach der Interschutz. Die Ausbildung des Bedienpersonals der Feuerweherschule, der Wache 6 und der FF Garath erfolgt in jeweils dreitägigen Seminaren bis Ende August vom Hersteller.

Neben dem „normalen“ Haken wurde als Zubehör zu dem Ladekran ein Mehrschalengreifer, eine Schaufel und eine Palettengabel mit beschafft, um die Einsatzmöglichkeiten zu erhöhen.

Projektleiter: Herr Schultheis



Abrollbehälter
Sonderlöschmittel mit den
beiden mobilen 250 kg Pulver-
löschanlagen

Im Heck die tragbaren und
vorne die fahrbaren 50 kg Feu-
erlöscher



AB Sonderlöschmittel (Ersatz für AB TroCO₂)

Der Abrollbehälter wurde 2004 ausgeschrieben und an die Fa. Ottenbacher vergeben, die damit erstmals für uns aufbaut.

Er wird in unterschiedlichen Größen vom fahrbaren Container bis zum tragbaren Löscher verschiedenste Sonderlöschmittel wie zum Beispiel BC-, M-Pulver-Anlagen sowie CO₂-Löscher enthalten. So sind zum Beispiel zwei Pulverlöschanlagen untergebracht mit einem Pulvervorrat von je 250 kg. Diese sind allerdings nicht fest eingebaut, sondern

auf einem Fahrgestell montiert und somit mobil einsetzbar. Weitere Bestandteile sind mobile 50 kg Anlagen und ganz „normale“ tragbare Feuerlöscher mit unterschiedlichen Löschmitteln. Der Abrollbehälter war auf der Intererschutz in Hannover zu sehen und wird dann nach der Erledigung einiger Feinarbeiten ausgeliefert.

Projektleiter ist Herr Diekmann

Teleskopstapler

Ein geländegängiger Stapler für die Schule/FRW 6 und den Einsatz z.B. bei Hochwasserlagen wurde an

die Fa. Manitou vergeben und mittlerweile ausgeliefert. Nach der Schulung des Bedienpersonals der Feuerwehrscheule, der Wachen 6 und 7 sowie der FF Garath wurde der Stapler im März in Betrieb genommen. Er bietet durch den Wechsel von unterschiedlichen Vorbaugeräten eine Vielzahl von Einsatzmöglichkeiten.

Angetrieben wird der Teleskopstapler von einem 100 PS starken Dieselmotor mit 4,4 l Hubraum. Er erreicht vorwärts wie auch rückwärts eine Geschwindigkeit von maximal 20 km/h. Mit der Standardgabel wiegt der Stapler 5,6 Tonnen. Die Ausstattung mit einer Allradlenkung macht den



Der Teleskopstapler lässt sich mit verschiedenen Anbaugeräten vielseitig einsetzen: Bild oben Palettengabel, Erdschaufel und zwei unterschiedliche Kranhaken
Bilder rechts mit der Bauernschaufel



Bild links unten: Mit der Arbeitsbühne
Bild rechts unten: Allradlenkung in Diagonalfahrt



Stapler sehr wendig. Im normalen Fahrbetrieb auf der Straße lenken nur die Vorderäder. Bei der Arbeit lässt er sich diagonal oder mit einem konzentrischen Wendekreis

bewegen, was bedeutet, dass er dann einen Wenderadius von nur 3,91 m hat, bei einer Länge ohne Anbauteile von 4,43 m und einer Breite von 1,99 m kein schlechter Wert.

Der Teleskoparm ist bis auf eine Höhe von 6,30 m ausfahrbar und je nach Ausladung lassen sich 950 bis 2800 kg damit anheben. Als Vorbaugeräte sind eine Palettens-



gabel, Erdschaufel, Bauernschaufel, ein Ballengreifer mit einer Öffnungsbreite von 1000-2000 mm, ein Kranhaken und eine Arbeitsplattform vorhanden.

In der kurzen Zeit seit der Indienststellung konnte der Manitou schon häufig seine vielseitige Verwendungsmöglichkeit unter Beweis stellen und ist in vielen Bereichen eine echte Arbeiterleichterung.

Projektleiter ist Herr Schultheis

AB Teleskopladerzubehör

Für den neu beschafften Teleskoplader wird voraussichtlich aus vorhandenen alten Plattformen eine geeignete Transportmöglichkeit umgebaut. Zu dem Teleskopstapler gehören verschiedene Anbauteile, die zur Einsatzstelle transportiert werden müssen, da der Stapler im öffentlichen Straßenraum zum Beispiel mit der angebauten Staplergabel nicht bewegt werden darf. Projektleiter ist H. Breker

Mehrzweck-Anhänger

Der alte Fahrschulanhänger musste ersetzt werden, da dieser die kommenden Forderungen für Fahrschulfahrzeuge nicht mehr erfüllen kann.

Nachdem sich der für den zweiten Fahrschul-Zug beschaffte Anhänger nicht nur im Fahrschulbetrieb gut bewährt hat, erfolgte die Ausschreibung eines weiteren praktisch baugleichen. Die Auslieferung erfolgt nach der Interschutz.

Projektleiter ist Herr Schultheis

Kommandowagen (KdoW) bzw. PKW getarnt

Ein getarnter KdoW mit Fahrschulausstattung wurde für 37/5 (Rettungsassistentenschule bzw. Fahrschule) beschafft und nach längeren Querelen mit der Ausbaufirma auch endlich Ende Mai 2005 übernommen.

Projektleiter war H. Schultheis.

HLF 20/16

Die nächste Serie von drei neuen HLF 20/16 nach neuer DIN 14530 - T 11 (vom November 2004)



steht für 2005 zur Ausschreibung an.

Seit Sommer 2004 trifft sich ein Arbeitskreis, der die Pflichtbeladung bzw. Wünsche bestimmen soll. Das Bild links unten zeigt ein Beispiel eines HLF 20/16 auf Basis eines MB Atego.

Die Ausschreibung soll nach der Interschutz veröffentlicht werden.

Projektleiter ist H. Lang

Nachrüstung Schaumzumischanlagen

Das nächste LF 24 wurde von der Fa. Ziegler mit der Hale 2.5 Druckzumischanlage (50 l Class A Schaummittel) ausgerüstet. Das letzte LF 24 wird bis Sommer 2005 folgen.

Projektleiter ist H. Lang.

GW-Höhenrettung

Der Gerätewagen-Höhenrettung (GW-H) wurde 2003 ausgeschrieben und an die Fa. Ziegler auf MB Vario 815 D 4 x 4 vergeben. Er wurde im Werk Mühlau auf der Basis eines TSF-W Aufbaus gebaut und im Sommer an FRW 3 in Dienst gestellt.

Ein baugleiches Fahrzeug, allerdings nur mit der Beladung des GW-Sprungretters wird derzeit als Ersatz für den GW-Sprung und Redundanz zum GW-H diskutiert.

GW-Atemschutz

Der Gerätewagen-Atemschutz war für 2004/2005 aufgrund seines schlechten Aufbaus zum Ersatz vorgesehen. Die Ausschreibung wird im Sommer 2005 veröffentlicht. Das Fahrzeug wird damit vermutlich erst im Sommer 2006 in Dienst gestellt werden können.

Projektleiter ist H. Diekmann

Weitere Konzepte

Beschaffungen, Ausschreibungen bzw. Beschaffungsvorbereitungen laufen darüber hinaus unter anderem für

- Neukonzept ELW 2 bzw. ELW 3
- ELW 1-BD (2005/2006)
- ELW 1-CD (2006)
- KdoW (2005)
- 5 DLK 23/12 (ab 2006 - 2008)
- RW (2006) (baugleich zum jetzigen, aber vermutlich mit Singlebereifung, da das Fahrzeug dann zum kom-

pletten Rüstzug passt, der ansonsten voll geländegängig ist)

- TLF 24/48-P (2007) Dieses Fahrzeug ist ebenso wie eine der o.a. DLK und ein neues KEF für die neue FRW 5 vorgesehen.

- GW-Öl (ca. 2006, baugleich zum jetzigen)

Folgende Abrollbehälter sollen in den nächsten Jahren neu konzipiert bzw. beschafft werden:

- AB Wasserförderung (z.B. leistungsfähiges Wasserfördersystem, z.B. Holland-Fire-System)

- AB Schiene/Tunnel (als Ersatz für AB Schlauch)

- AB Großeinsatz/-brand (als Ersatz für AB Schlauch)

- AB Auffang(behälter) Wird durch verschiedene handelsübliche Behälter aus verschiedenen Materialien auf einem Abrollbehälter dargestellt. Dieser soll als Ersatz für die AB Tank dienen, die beide ausgemustert werden, da für sie keine Transportzu-

lassung für Gefahrgut besteht und die Abrollbehälter auch über keine Schwallbleche verfügen. Einer der alten AB Tank soll als Übungstank von der Schule für die Ausbildung im Übungsgelände an der Posener Str. weiter genutzt werden.

- AB Notstrom (leistungsfähiges Aggregat)

- AB Lüfter

- Weiterer Geländestapler (Teleskoplader)

Weitere Schutzkleidung (weiß bzw. blau) u.a. der Ausbau der 2. Garnitur für die FF.

Vorschläge vor allem für die weitere Entwicklung im Rettungsdienst sind uns willkommen, da es hier sehr unterschiedliche Meinungsbilder gibt.

Dazu kommt eine Vielzahl an laufenden Beschaffungen zum Ersatz von defekten Geräten, leider immer wieder auch von sehr teuren Verlustmeldungen sowie zur Steigerung der Leistungsfähigkeit.

Aktuelle Ausschreibungen können immer über das Ausschreibungsportal von

Das neue Konzept für einen ELW 2 bzw. ELW 3, ähnlich nebenstehendem Beispiel aus Essen, wird derzeit erarbeitet



http://www.duesseldorf.de/bauverwaltung/abteilung_2/ausschreibung/index.shtml verfolgt werden. Ältere Ausschreibungen werden im Ausschreibungsarchiv unter www.duesseldorf.de/feuerwehr abgelegt.

Weitere Informationen aus dem Bereich von 37/4:

Mittlerweile gibt es immer mehr Fahrzeuge aus der Modellbauecke (vgl. dazu eigene Berichte an anderer Stelle). Zuletzt lieferte Herpa den RW 2 aus. Das MZF der Rettungsassistentenschule sowie der FwK 45 sind bei Herpa in der Endplanung und sollen im Laufe von 2005 erscheinen.

Berichte dazu sowie umfangreiche Fahrzeugfotos und Informationen zu unseren Fahrzeugen können auch über www.truckenmueller.de nachgelesen werden.

Die Neuordnung der Geräteprüfung wirft weiter ihre Schatten voraus, hierzu wurden u.a. Inventarisierungen weiterer Geräte durchgeführt und die Software nach Installation mit Daten gefüttert.

Projektleiter ist Herr Breker

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) zur Mobilien Datenerfassung im Rettungsdienst (Mobidat). Das Projekt entwickelt sich langsamer als geplant, derzeit gibt es noch Diskussionen um die zu erwartenden Kosten (die fast 1 Mio. Euro betragen könnten!).

Parallel dazu erfolgen die Ausstattungen v.a. der Rettungsdienstfahrzeuge mit GPS-Sendern/Empfängern, um eine ortsabhängige Einsatzmittelzuweisung automatisiert durchführen zu können. Die neuen Fahrzeuge sind bereits alle damit ausgestattet, die alten werden in 2005 nach und nach umgerüstet.

Die Baumaßnahmen im Bereich der ZWK/ZLG haben Anfang Oktober 2004 begonnen und im „Neubau teil“ (alte „Waschhalle“) schon soweit abgeschlossen, dass dieser zusammen mit Übergangslösungen in anderen Hallen von den Kollegen der ZWK schon genutzt werden kann.

„Bauleiter“ hier seitens 37/4 ist Herr Breker

Die Kollegen der Abteilung 37/4 werden im laufenden

Jahr teilweise in verschiedenen Büros zu finden sein.

Wir bitten um Verständnis, dies ist durch Umbau der Werkstätten und der Büros im laufenden Betrieb leider unumgänglich.

Die Leitstelle wurde zum 2.11.04 von Herrn OB Erwin übergeben und Anfang 2005 „scharf“ geschaltet. Wie bei vielen technisch komplexen Systemen gab es auch hier mehrere Probleme im Anlauf bis hin zu Ausfällen des Einsatzleitrechners. In enger Zusammenarbeit mit den beteiligten Firmen und den Kollegen der Leitstelle wird an der Abarbeitung der Mängelliste gearbeitet. Viel davon konnte schon behoben werden, einiges harret noch der Lösung.

Bereits heute können wir aber in vielen Bereichen mehr Funktionen nutzen als mit dem alten System.

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

Dieselfußfilter/ Euro 4/5

Der neue Kommandowagen der Rettungsassistenten- bzw. Fahrschule (VW



Blick auf die Arbeitsplätze in der neuen Leitstelle

Passat 2.0 TDI) verfügt erstmals über einen Dieselfußfilter. Weitere Neufahrzeuge werden damit beschafft, soweit es für das jeweilige Fahr-

zeug solche gibt.

Die Einführung der Euro 4- bzw. 5-Regelungen werfen auch bei uns ihre Schatten voraus. Mindestens Euro 4

wird seit 2004 auch von uns verlangt, soweit es in der Fahrzeugklasse lieferbar ist.

Ulrich Cimolino

Neue Fahrzeuge des Bundes für den Katastrophenschutz

Am 01.03.2005 konnten im Auslieferungslager des Bundes in Bonn-Dransdorf, durch die Mitarbeiter der Abteilung 23 (Bevölkerungsschutz) zwei Betreuungslastkraftwagen des Bundes in Empfang genommen werden. Bei diesen Fahrzeugen handelt es sich um Fahrzeuge vom Typ IVECO, EurocargoTector 75 E 15. Die Fahrzeuge verfügen über eine Differentialsperre an der Hinterachse, einen 150 PS Diesel 4-Takt-Motor und haben einen Hubraum von 3920 cm³. Die Fahrzeuge sind mit einer Staffelnkabine ausgerüstet. Der Aufbau besteht aus einer Palettenpritsche mit Spriegel und Plane.

Der Ausbau erfolgte durch die Firma Achleitner.

Das Fahrzeug dient unter anderem als Zugfahrzeug für die Feldküchen der Einsatzeinheiten. Eine Ausstattung zum Aufbau einer Speisenausgabe

ist auf dem Fahrzeug verlastet.

Hierzu gehört unter anderem:

- Trinkwasserbehälter
- Absperrmaterial
- Küchenzelt mit Zubehör inkl. Beleuchtung
- Speisentransportbehälter
- Stromerzeuger 5 KVA mit Zubehör

Das Material ist mit Ratschen und Zurrgurten im Fahrzeug gesichert.

Die Fahrzeuge wurden am 02.03.2005 an das DRK bzw. den MHD übergeben. Sie ersetzen hier ein durch Unfallschaden ausgesondertes bzw. ein aus dem Jahre 1984 stammendes Platzhalterfahrzeug.

Insgesamt wurden durch den Bund 385 dieser Fahrzeuge beschafft, von denen an die

200 Stück nach NRW gehen. Somit besteht die Hoffnung, dass auch die anderen, aus den 80er Jahren stammenden Platzhalterfahrzeuge, demnächst ersetzt werden.

Nähere Informationen zum Thema Bundesfahrzeuge sind auf der Internetseite

www.bbk.bund.de unter „Zivilschutztechnik à Einsatzfahrzeuge“ zu finden.

Jens Schubring





Erfahrungsbericht U-Bahnübungen 2003-2005

In den Jahren 2003, 2004 und 2005 wurden insgesamt 9 Übungen durch das Sachgebiet 37/21 in der Düsseldorfer U-Bahn geplant und durchgeführt. Die erste Übung diente dem Vergleich verschiedener Techniken zum Vorgehen bei Bränden in der U-Bahn und wurde mit den Kräften der FRW 7, 10 sowie Vertretern der Fachabteilungen am U-Bahnhof Phillipshalle durchgeführt. Die hieraus gewonnenen Erfahrungen sind in das Konzept zur Bekämpfung von Bränden in der U-Bahn eingeflossen. Das Gesamtkonzept konnte dann Ende 2003 erstmals mit den Kräften der Wachen 4, 7 und 10 in einer nächtlichen Übung am Bahnhof Kettwiger Str. getestet werden. Nach Auswertung der Übungsergebnisse und Einbindung der neuen Erkenntnisse in das U-Bahnkonzept wurde erneut eine Übung durchgeführt. Das Konzept erwies sich nach Auswertung der Übung als schlüssig und wurde in Form einer Dienstanweisung verabschiedet. Im Oktober und November 2004 erfolgte die Einweisung der Wachen 1, 2, 3, 8 und 10 in das neue Konzept zur Bekämpfung von Bränden in der U-Bahn. Dabei wurden jeweils am Vortag der Übung die entsprechenden Führungskräfte in die Übung eingewiesen und die teilnehmenden Mitarbeiter durch das Sachgebiet 37/21 geschult. Die FRW 6 wurde Anfang 2005 geschult und hat zusammen mit FRW 7 die Übung durchgeführt. Die sehr komplexen Zusammenhänge und Besonderheiten in der U-Bahn machten dieses aufwendige Verfahren notwen-

dig. Da es sich gelohnt hat, diese aufwändigen Maßnahmen durchzuführen, zeigten die durchweg guten Leistungen der eingesetzten Kräfte und die Bestätigung der Funktionalität des neuen Konzeptes. Weitere Übungen an verschiedenen U-Bahnhöfen mit unterschiedlichen Szenarien, sind für 2005 geplant und sollen fester Bestandteil des Unterrichts- und Übungsplans der Feuerwachen werden.

Um die Erfahrungen aus den U-Bahnübungen den Kollegen zur Verfügung zu stellen, sind im Folgenden die Erkenntnisse aus allen Übungen nach Trupps und Funktionen zusammengefasst.

Stoßtrupp

Der Stoßtrupp hat bei allen Übungen seine Schlagkraft unter Beweis gestellt und sich als gutes Instrument für eine schnelle und effektive Menschenrettung und Erkundung bei Bränden in der U-Bahn etabliert. Stoßtrupps können natürlich auch bei anderen Objekten mit großer räumlicher Ausdehnung eingesetzt werden.

Es muss an dieser Stelle noch einmal ausdrücklich darauf hingewiesen werden, dass die Menschenrettung oberste Priorität hat. Unser zur Zeit schlagkräftigstes Mittel bei



EINSATZ
Der komplette Stoßtrupp rüstet sich im LF 16 schon im Fahrzeug aus und kann sofort nach der Einweisung in den Einsatzauftrag vorgehen.

Einsätzen in der U-Bahn ist der Stoßtrupp. Die Einrichtung des Depots oder eine umfassende Brandbekämpfung wird erst eingeleitet, wenn sicher ist, dass die Menschenrettung abgeschlossen oder der eingesetzte Kräfteansatz zur Menschenrettung absolut ausreichend ist!

Die Ausstattung der LF 16/12 mit 5 Pressluftatmern (PA) im Mannschaftsraum zeigte deutliche Vorteile gegenüber den LF 24 mit nur 2 PA im Mannschaftsraum. War der Stoßtrupp eines LF 16/12 beim Eintreffen an der Einsatzstelle bereits fertig ausgerüstet, mussten sich 2 Kollegen des LF 24 erst noch mit PA am Gerätefach ausrüsten. Die Schlauchtrupps aller LF 24 Besatzungen hatte sich aber, um Zeit zu gewinnen, bereits auf der Anfahrt mit der Atemschutzmaske ausgerüstet.

Nachdem der Einsatzleiter den Zugang festgelegt hat, sollte der Stoßtrupp an dieser Stelle fertig ausgerüstet in Bereitschaft stehen. So kann er sofort nach Entgegennahme seines Einsatzauftrags eingesetzt werden.

Es müssen immer 2 Sicherungsleinen vom vorgehenden Trupp mitgenommen werden. Aufgrund der großen Entfernungen sind 300m Sicherungsleine erforderlich. Eine feste Verbindung (Karabiner o. ä.) zur Sicherungsleine sollte, um „Verwicklungen“ zu verhindern, auf keinen Fall hergestellt werden. Teilt sich der Stoßtrupp, ist darauf zu achten, dass die Truppmitglieder, die weiter vorgehen, die 2. Sicherungsleine und alle Fluchthauben mitnehmen.

Bei einer großen Anzahl von gefährigten Verletzten kann die Sicherungsleine von diesen Personen wie ein „Handlauf“ genutzt werden. Nach Anweisung durch den Stoßtrupp bewegen sich alle Personen an der Leine Richtung Ausgang. Eine Begleitung einzelner Personen kann in diesen Fällen wahrscheinlich nicht mehr gewährleistet werden.

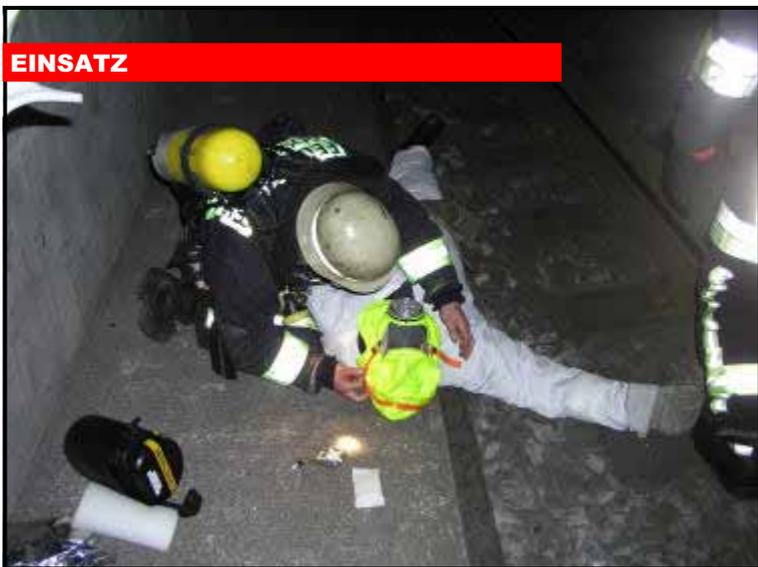
Bei einigen Übungen wurde vom Stoßtrupp die Wärmebildkamera (WBK) im ersten Zugriff vergessen und musste von einem Kollegen aus dem CD-Fahrzeug nachträglich geholt werden. Dies führte zu einem unnötigen Zeitverzug. Der Trageriemen der WBK wurde von den wenigsten Trupps genutzt. Mehrmals konnte aber beobachtet werden, dass die WBK in der Hand gehalten, den Träger behinderte und deshalb abgelegt wurde. Hier besteht die Gefahr, dass sie nicht wiedergefunden oder vergessen wird. Der Trageriemen sollte daher grundsätzlich an der WBK montiert sein.

[Anmerkung: Das Problem hat sich zwischenzeitlich zum Teil selbst gelöst. Es werden für alle LF Wärmebildkameras beschafft.]

Die Aufteilung des Stoßtrupps zur Personensuche wurde von allen Trupps sehr gut gelöst. In der Regel gingen 3 Mann nebeneinander im Gleisbett und einer auf dem Betriebsgang. Unter dem Betriebsgang und in Nischen ist meist mit dem Stiel der Feuerwehraxt gesucht worden. Es ist von großer Bedeutung, dass der Truppführer bei diesen Einsätzen konsequent führt.

Die ermittelten Zeiten vom Anschließen des Lungenautomaten des 1. Stoßtrupps bis zum Auffinden der verletzten Personen sprechen eindeutig für die Stoßtrupptaktik. Der erste gefährigte Verletzte wurde zwischen 4 und 7 Minuten nach Befehlerteilung gefunden. Die zwei nicht gefährigten Personen, die immerhin ca. 280m vom Eingang entfernt lagen, wurden nach etwa 11 bis 12 Minuten gefunden.

Das Anlegen der Brandfluchthauben bereitete zum Teil große Probleme. Der Beutel, in den die Brandfluchthaube eingeschweißt ist, wurde meist sehr mühsam geöffnet. Häufig wurde hierzu die Rettungsschere zur Hilfe genommen. Es reicht eigentlich aus, wenn der Beutel, auch mit Handschuhen, gegenläufig an der dafür vorgesehenen Stelle aufgerissen wird.



Anlegen der Fluchthaube

Beim Anlegen der Brandfluchthaube konnte häufig beobachtet werden, das Kollegen mit dem Handling nicht vertraut sind. Da es sich um ein Gerät zur Menschenrettung handelt, sollte unbedingt kurzfristig im Rahmen des Wachunterrichtes das Anlegen der Brandfluchthauben geübt werden. Eine weitere Schulung wird im Rahmen der Atemschutzübung innerhalb der 16-Stunden-Fortbildung angeboten. Eine Anleitung zum Öffnen und Anlegen von Brandfluchthauben finden Sie in dieser Ausgabe.

Zur Rettung der nicht gehfähigen Personen hat sich die Rollpalette bewährt. Als beste Taktik hat sich dabei die Variante herausgestellt, dass der 1. Stoßtrupp möglichst schnell vorgeht um die Verletzten zu finden und dass ein 2. Stoßtrupp das Aufgleisen der Rollpalette übernimmt. Somit werden die Verletzten schneller erstversorgt und können mit Brandfluchthauben gegen giftigen Brandrauch geschützt werden. Die Rollpalette kann einfacher und schneller von einem zur Unterstützung eingesetzten zweiten Stoßtrupp zu den Verletzten gebracht werden. Das in Betrieb



Retten über die Rolltreppe

nehmen und Aufgleisen der Rollpalette ist für 2 Mann (z.B. geteilter Stoßtrupp) zu schwer und zeitaufwändig. Besser ist es, nach Möglichkeit für diese Aufgabe mind. 4 Mann einzusetzen. In Zukunft sollen von der Rheinbahn nur noch leichtere Rollpaletten vorgehalten werden. Ein Austausch der zur Zeit vorhandenen Rollpaletten wird durch die Rheinbahn geprüft. Für umfangreiche Einsätze stehen im Alarmgerätelager auf FW 10 zwei Rollpaletten aus Aluminium zur Verfügung. Diese sind zwar für die Deutsche Bahn AG vorgese-



Rollpalette der Bahn AG

Rollpalette der Rheinbahn in der Halterung

Objektplan als Führungsmittel



hen passen aber auch in die Spurweite der Rheinbahn.

Bei einer Übung sind die nicht gehfähigen Verletzten mit Schleifkorbtragen aus dem Tunnel transportiert worden. Dies war sehr anstrengend und zeitaufwendig, trotzdem die Träger alle 50m ihre Position gewechselt haben (4 Mann, 4 Ecken).

Einsatzleitung

Die Einsatzleitung organisierte sich in den verschiedenen Übungen recht unterschiedlich. Eine einheitliche Organisation auf Ebene der Einsatzleitung muss angestrebt werden. So könnte auf eine standardisierte Führungsstruktur zurückgegriffen werden, die allen bekannt und nachvollziehbar ist. 37/21 wird im Rahmen der Führungskräftefortbildung hier auf ein einheitliches Vorgehen hinwirken.

Abschnittsführung

Im Verlauf der Übung veränderten sich die Unterstellungsverhältnisse, insbesondere der Gruppenführer und der Trupps zum Teil mehrmals. Damit es nicht zu unnötigen Komplikationen kommt, sollte dies zukünftig besondere Beachtung finden. Die Unterstellungsverhältnisse müssen eindeutig festgelegt und angesagt werden.

Dem Abschnittsleiter, der den Gefahrenbereich führt, müssen immer fertig zusammengestellte Atemschutztrupps zur Verfügung gestellt werden. Ein Zusammenstellen von Trupps durch den Abschnittsleiter Gefahrenbereich („unterirdisch“), aus einem Pool von Atemschutzträgern ist meist unübersichtlich

und führt zu Verwirrungen. Sollte der Abschnittsleiter Gefahrenbereich lagebedingt unter PA/LPA die eingesetzten Atemschutztrupps führen müssen (z.B. bei einer verrauchten Zwischenebene) wäre dies kaum von ihm zu bewältigen. Die Übungen haben zudem gezeigt das es bei der Vielzahl von eingesetzten Atemschutztrupps und -staffeln sehr ratsam ist, wenn der Abschnittsleiter Gefahrenbereich sich unter PA/LPA auf die Bahnsteigebene begibt, um sich einen Überblick zu verschaffen.

Eine intensivere Schulung im Bereich der Einsatztaktik und Führungslehre wurde von verschiedenen Führungskräften gefordert. Neue Konzepte und Taktiken könnten so leichter und einheitlich vermittelt werden. Unterschiedliche Erfahrung und Routine der Abschnittsleiter hatten bei den Übungen auch zum Teil unterschiedliche Vorgehensweisen zur Folge.

Atemschutz

Die Einrichtung einer zentralen Atemschutz- und Zugangskontrolle hat sich bewährt. Der Einsatz-/Abschnittsleiter hatte so die Möglichkeit, sich immer aktuell über die z.Zt. im Gefahrenbereich eingesetzten Trupps unter Atemschutz zu informieren. Diese Aufgabe sollte nach Möglichkeit von 2 Mann übernommen werden. Eine Ausarbeitung und Schulung der Mitarbeiter zu diesem Thema wird erfolgen.

Das Arbeiten mit den Kreislaufgeräten (BG4) zeigte zum Teil Unsicherheiten bei den Kollegen auf. Zum einen ist es die bisher nicht in Düsseldorf verwendete Überdrucktechnik, zum anderen die mangelnde Übung im Umgang mit dem neuen Gerät. Bei einer Übung



Zentrale Zugangskontrolle
und Atemschutzüberwachung

bemerkten die Kollegen während des Vorgehens zur Brandbekämpfung nicht das Ertönen der Restdruckwarneinrichtung. Erst bei einem Restdruck von 4 bar nahmen die Truppmitglieder das recht leise Geräusch wahr. Im Einsatz könnte dies fatale Folgen haben. Das vom Brandbekämpfungstrupp mitgeführte Reserve-BG4 hätte eingesetzt werden müssen. Die erkannten Probleme werden in den entsprechenden Fachabteilungen geprüft.

Depotstaffel

Die Zusammenarbeit der einzelnen Staffelmittglieder war nicht immer ganz unproblematisch. Aufgrund der eingeschränkten Sichtverhältnisse, der schlechten Sprachwiedergabe durch die Atemschutzmaske hindurch und der Größe der Depotstaffel war eine geordnete Zusammenarbeit sehr schwie-

rig. Wichtigste Voraussetzung für einen reibungslosen Ablauf ist hierbei, dass der Staffelführer seine Führungsaufgabe konsequent wahrnimmt. Ohne Koordinator ist es den einzelnen Staffelmittgliedern nur schwer möglich, das Depot einzurichten und die Rollpalette zu beladen.

Hat die Depotstaffel nach Verladen der Ausrüstung auf die Rollpalette und Anschließen der B-Leitung an die Steigleitung noch ausreichend Luftreserven, ist es durchaus möglich, dass die Depotstaffel auch zur Brandbekämpfung vorgeht, wenn die Brandbekämpfungstaffel noch nicht zur Verfügung stehen sollte.

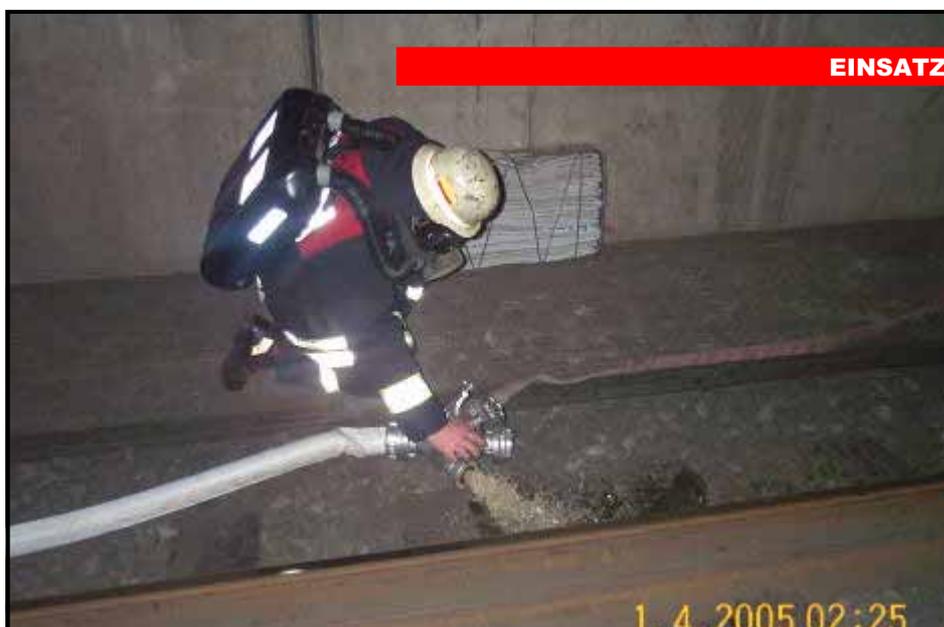
Brandbekämpfungstrupp

Das Verlegen der Angriffsleitung war bei allen Übungen gut. Der Verteiler wurde



Brandbekämpfungs- und
Depottrupps auf dem
Bahnsteig

Vor dem Einsatz von Strahlrohren ist unbedingt die Steigleitung zu spülen, um ein Verstopfen der Hohlstrahlrohre zu verhindern.



meistens in Höhe eines Elektranten gesetzt, um gleichzeitig einen 1000 Watt-Scheinwerfer in Betrieb zu nehmen.

Bei einer Übung verstopfte das Strahlrohr mit Sand und Steinen. Ein neues Strahlrohr musste eingesetzt werden. Die Ursache waren vorangegangene Arbeiten an der Steigleitung durch die Rheinbahn, ohne diese abschließend zu spülen. Empfohlen wird für die Zukunft, bei Vornahme eines Verteilers, die Leitung zu spülen und dann erst Wasser auf die C-Leitung zu geben.

Kommunikation

Die Kommunikation über 2m-Band ist aufgrund der räumlichen Gegebenheiten sehr schwierig. Erschwerend kommt hinzu, dass die Feuerwehr Düsseldorf noch nicht über ein Funkrufnamenkonzept verfügt, das eine eindeutige und für alle nachvollziehbare Zuweisung von Funkrufnamen erlaubt. Um diesem Problem zu begegnen, laufen Planungen für ein derartiges Funkrufnamenkonzept. Nach Abschluss der Erprobungsphase auf den Feuer- und Rettungswachen wird das neue Funkrufnamenkonzept möglichst zeitnah eingeführt. Ein DA-Entwurf liegt bereits vor.

Allgemeines

Bei allen Übungen war zu beobachten, dass die Adalit-Lampen bei vielen Kollegen nicht sicher befestigt waren und verloren gingen. Wenn vorhanden, sollte der Sicherungskarabiner an den HuPF-Jacken (HuPF: Herstellungs- und Prüfungsbeschreibung für eine universelle Feuerwehrsutzbekleidung) verwendet werden. Da die HuPF-Jacken der neueren Generation nicht mehr über einen Sicherungskarabiner verfügen, wird vom Sachgebiet 37/42 kurzfristig eine Lösung ausgearbeitet. Hierbei

werden an alle Adalit-Lampen eine kurze (70-80 mm) Schlinge und ein Karabiner befestigt. So kann die Adalit-Lampe gegen Verlust gesichert werden.

Eine Vorhaltung von B-Schlauchtragekörben an jedem Bahnhof würde die Vorgehensweise der Feuerwehr vereinfachen und so evtl. zu einem schnelleren Löscherfolg führen. Das Problem wurde an die Rheinbahn weitergegeben und wird geprüft.

Die Riegel an der Wandhalterung der Rollpalette sind mit Sichtbehinderung nur schwer zu finden. Die Rheinbahn AG plant, diese in naher Zukunft so umzubauen, dass sie besser aufgefunden und mit Handschuhen leichter bedient werden können.

Fazit

Die Einführung des Konzeptes zur Brandbekämpfung in der U-Bahn wurde mit einem bei der Feuerwehr Düsseldorf noch nie da gewesenen Aufwand durchgeführt. Insgesamt dauerte das Projekt ca. 2 Jahre und wurde von einer Vielzahl von Kollegen planerisch und organisatorisch begleitet. Betrachtet man nun, nach Abschluss aller Übungen das Ergebnis, so kann man mit Recht stolz auf die erbrachten Leistungen sein. Brände in der U-Bahn werden die Feuerwehr immer an die Grenzen ihrer Leistungsfähigkeit bringen. Mit dem neuen Konzept ist die Feuerwehr Düsseldorf gut gerüstet und verfügt über einen „roten Faden“ der sie in die Lage versetzt, eine effektive Menschenrettung in der U-Bahn durchzuführen, ohne dabei die Sicherheit und den Schutz der eingesetzten Kollegen zu vernachlässigen.

Oliver Schulz

Der nachfolgende Artikel war am 23./24.04.2005 in der *Süddeutsche Zeitung* unter der Rubrik *Bildung und Beruf* zu lesen:

Feuerwehrleute genießen das größte Vertrauen

Wer in Deutschland dem vertrauenswürdigsten Berufsstand angehören will, sollte zur Feuerwehr gehen. 97 Prozent der Deutschen sprachen den Feuerwehrleuten in einer Studie ein „sehr hohes“ oder „ziemlich hohes“ Vertrauen aus, wie die Zeitschrift *Reader's Digest* mitteilt. Ebenfalls hoch angesehen sind Krankenschwestern (96 Prozent) und

Piloten (95 Prozent). Das Vertrauen in die Apotheker ging von 90 auf 88 Prozent zurück. Am unteren Ende der Skala rangierten Journalisten (40 Prozent), Steuerbeamte (38 Prozent), Reiseveranstalter (36 Prozent), Werbegestalter (22 Prozent), Finanzberater und Analysten (20 Prozent), Autoverkäufer (16 Prozent) und Politiker (Sechs Prozent).

Reparatur von Krankentragen, Untergestellen und Tragestühlen

Seit dem 19. Mai 2005 werden Reparaturen und sicherheitstechnische Kontrollen von folgenden Gerätschaften auf der FRW 7 und nicht mehr in der ZWK durchgeführt:

- Krankentrage nach DIN EN 1865
Fa. Stollenwerk (RTW und KTW)

- Tragenuntergestell nach DIN EN 1865
Fa. Stollenwerk (RTW und KTW)
- Tragestuhl Fa. KFB (RTW)
- Tragestuhl Fa. Dlouhy (KTW-Neu)
- Tragestuhl KTW-Alt
- Evac+Chair

Die Tauschgeräte lagern ebenfalls auf FRW 7.

Ein Teil der Kollegen der Wache 7 wurde bereits bei den Herstellern in die Reparatur und Prüfung der verschiedenen Geräte eingewiesen, so dass eine qualifizierte Wartung jetzt hier erfolgen kann.

Bernd Braun

Girls Day 2005 - Eine ernüchternde Bilanz

Außer Spesen nicht so sonderlich viel gewesen. So ähnlich klangen überwiegend die ersten Reaktionen der am diesjährigen Girls Day am 28. April Beteiligten der Abteilung 5.

frühzeitig für die sich abzeichnende neue Stufenausbildung zur Brandmeisterin zu werben, die u. a. Schulabgängerinnen mit Fachoberschulreife zukünftig einen direkten Berufseinstieg auch bei der Feuerwehr Düsseldorf ermöglichen soll.

(Unrealistisch?) Hohe Erwartungen

Wie schon im Frühjahr 2004 stellte die Abt. 37/5 - Personalentwicklung, Aus- und Fortbildung anlässlich des alljährlichen Girls Day am 28. April wieder ein breit gefächertes und aufwändiges Programm auf die Beine, mit dem interessierten Mädchen der Feuerwehrberuf, in dem sie traditionell unterrepräsentiert sind, näher gebracht werden sollte. Ansatzpunkt war diesmal insbesondere,

Ein - wenn nicht enttäuschendes, dann doch - ernüchterndes Fazit

Leider deckten sich die Erwartungen der mit der arbeitsintensiven Vorbereitung und Begleitung des gesamten Tages betrauten Kollegen der Abteilung 5 kaum mit denen des ganz überwiegenden Teils der teilnehmenden Mädchen. Vielfach war wohl die Tatsache, an

diesem Tage nicht in die Schule zu müssen, das Hauptkriterium, sich für die Feuerwehr zu entscheiden und nicht das Interesse an unseren Aufgaben und Perspektiven.

Ein deutlicher Beleg für diese Einschätzung ist sicherlich, dass von den ursprünglich am Morgen - teilweise auch noch verspätet - erschienenen insgesamt 46 Mädchen nur noch 31 bis zum Ende „durchgehalten“ haben: Die restlichen 15 Mädchen haben sich ab der Mittagszeit sukzessive „verabschiedet“ - allerdings größtenteils, ohne dies dann wenigstens „offiziell“ zu tun.

Besonders traurig stimmte, dass die begleitenden Lehrerinnen selbst bei nachhaltigen Störungen nicht einschritten, damit wenigstens den wenigen interessierten Mädchen etwas von diesem Tag hatten - im Gegenteil: Oft genug „tauchten sie ab“ und waren nicht mehr auszumachen; Vorbilder sehen wohl anders aus.

Immerhin: Zwei positive Aspekte betonte Abteilungsleiter Stephan Boddem in seinem Dank an die an Vorbereitung und Durchführung des Girls Day 2005 beteiligten Kollegen, nämlich die nach seinen Worten „perfekte Organisation“ und die „sehr positive Rückmeldung“, die „die wenigen an der Feuerwehr interessierten Mädchen und Lehrerinnen“ gaben - und das ist ja dann bei aller Enttäuschung dann doch erfreulich!



Einige waren doch interessiert

Und trotz alledem wichtige Erkenntnisse

Und trotz aller Enttäuschung und Ernüchterung brachte dieser Tag mit einigem - die Gemüter beruhigenden - Abstand dann doch noch einige wichtige Erkenntnisse für die Zukunft.

Die Wichtigste unter ihnen ist wohl diese: Aufgeben werden wir trotzdem nicht!

Vielmehr gilt es, aus diesen leidvollen Erfahrungen für das nächste Mal zu lernen - und das haben wir!

Beim nächsten Mal wird es kein umfassendes Infotainment-Programm mehr geben, statt dessen werden Selber machen, Schwitzen, Schmutzig werden, Sich Anstrengen angesagt sein!

Ausschnitte aus dem Sporttest im Rahmen des Auswahlverfahrens, Leitersteigen statt -fahren, Bewältigen der Atemschutzübungsstrecke (natürlich ohne Atemschutz!); Diese ersten Ansätze werden wir bis zum nächsten Girl's Day in 2006 weiter „ausbauen“ - und weitere Ideen sind uns jederzeit herzlich willkommen!

Mit der vorherigen Bekanntgabe dessen, was im nächsten Jahr dann auf die teilnehmenden Mädchen zukommt, dürfte es uns endlich gelingen, unsere gewünschte Zielgruppe anzusprechen und alle Anderen - ebenso gewollt -



Auch eine Fettexplosion war zu sehen

„abzuschrecken“.

Und im Hinblick auf die - hoffentlich im nächsten Jahr „auf den Markt“ kommende - neue Stufenausbildung zum/r Brandmeister/in werden wir unsere zukünftigen Werbeaktionen verstärkt auf die Jugendfeuerwehren - und weniger, als ursprünglich geplant, auf die Schulen - ausrichten!

Die Bilder des Tages

Für alle an lebendigen Eindrücken des Girl's Day 2005 interessierte Kolleginnen und Kollegen hält die Internet-Seite der Feuerwehr Düsseldorf eine Auswahl an Fotos bereit, die Sie

bis zum 1. Juli

unter News ==> Girls Day 2005 bei der Feuerwehr oder

direkt über http://www.duesseldorf.de/feuerwehr/auf/Girlsday/Girlsday_2005.shtml

und dann

ab dem 4. Juli 2005

unter Aus- & Fortbildung ==> Girl's Day 2005 bei der Feuerwehr

finden können!

Viel Spaß beim Stöbern!

Und was bleibt für die Zukunft? - Der Ausblick auf den Girls Day 2006

Auch im nächsten Frühjahr werden wir wieder - wie mit dem Frauenbüro vereinbart - am Girl's Day teilnehmen, allerdings mit dem weiter oben bereits angerissenen veränderten Konzept!

Angewiesen sind wir zudem - in stärkerem Maße als in diesem Jahr - auch auf die Unterstützung durch Sie, liebe Leserinnen und Leser: Bitte werben Sie in Ihrem Familien- und Bekanntenkreis für diese Aktion! Denn auch das ist eine wichtige Erkenntnis aus der letzten Veranstaltung: Die (zu wenigen) interessierten Mädchen hatten alle bereits einen Bezug zur Feuerwehr!

Wolfgang Ostuni

Rohbaubesichtigung der neuen Gerätewagen-Logistik

Ist dieser personelle und finanzielle Aufwand gerechtfertigt?

Im Zeitraum vom 20.04.2005 bis zum 22.04.2005 wurde von der Abteilung 37/41 (Feuerwehrfahrzeuge und Gerätetechnik) eine Baubesichtigung der neuen Gerätewagen-Logistik in Rendsburg durchgeführt.

Bei den drei Feuerwehrfahrzeugen, die zur Rohbauabnahme fertig gemeldet waren, handelt es sich im Einzelnen um einen Gerätewagen-L2 als Schlauchwagen 2000, Dekontamination Geräte und Löschwasserrückhaltung. Die Aufbauten aller drei Gerätewagen werden jeweils auf einem Fahrgestell der Firma MB ATEGO 1328, Single Allrad montiert. Diese durch die Feuerwehr Düsseldorf beschafften Gerätewagen stellen einen Gegenwert von über 650.000 Euro dar.

Im Rahmen eines Ausbildungsabschnittes innerhalb der Abteilung 4 nahm ich an dieser Dienstreise teil, um einen Einblick in die Tä-

tigkeiten sowie die Aufgabengebiete innerhalb des Sachgebietes 37/41 zu bekommen.

Ich stellte mir vorab die Frage, ob es angemessen ist, für zwei Tage in den hohen Norden Deutschlands zu fahren, um zu überprüfen, ob die Meldung "der Rohbau Ihrer Fahrzeuge ist fertig", mit den Vorstellungen der Abteilung Technik übereinstimmt.

In meiner Vorstellung zu dieser Dienstreise, erwartete ich eine Firma, in der wir drei Gerätewagen vorfinden, auf denen der Aufbau vormontiert und das Konzept zur Beladung der Geräteräume erkennbar ist. Weiterhin erwartete ich einen Projektleiter dieser Firma, der auf eventuelle Probleme aufmerksam macht, die bei der bisherigen Montage aufgetreten sind. Er sollte für die weiteren Bauphasen Problemlösungen oder Vorschläge zur Beseitigung dieser Unregelmäßigkeiten aufzeigen und den weiteren Zeitrahmen bis zur

Die drei zumindest nach Ansicht des Aufbauherstellers „im Rohbau fertigen“ Gerätewagen



endgültigen Fertigstellung der Fahrzeuge erläutern bzw. festlegen.

Diese Erwartungshaltung deckte sich leider nicht mit den tatsächlichen Gegebenheiten, die von den Mitarbeitern 37/41 vor Ort angetroffen wurden. Vor uns standen die drei Fahrgestelle der Gerätewagen, bei denen alle erdenklichen Bauteile wie z. B. Sitzbänke, Armaturenbretter und Verkleidungen abmontiert waren und sich entweder auf, unter oder neben den Fahrgestellen befanden. Die einzubauende Kommunikationstechnik wie z. B. 2 m Funkgeräte lagen auf der Erde zwischen den Mechanikern, die mit Trennschleifern und Schweißgeräten den Aufbau herstellten. An nur einem der Gerätewagen war der Aufbau zu erkennen, der aber erst zu ca. 30% hergestellt war. Auch die Beladung, die seitens der Firma bereitgestellt werden sollte, war nicht vor Ort. Es konnte somit auch kein definitiver Beladepan erstellt werden, da weder die Gewichte, noch die Außenmaße eines Großteils der Gerätschaften bekannt waren. Lediglich eine Tauchpumpe von annähernd 47 kg Gewicht sollte in einer Höhe von über 1,60 m verlastet werden.

Nachdem dem Aufbauhersteller das Missfallen dieser Situation verdeutlicht wurde, begann eine ganztägige „Marathonbesprechung“, bei

der die Versäumnisse aufgearbeitet wurden. Es wurde über Telefon und Internet die Gewichte der Gerätschaften, die Außenmaße der Stromaggregate, verschiedener Paletten und Gitterboxen recherchiert. Der Platzbedarf der Zusatzbeladung und deren Verlademöglichkeit wurden ermittelt. Der erst zu einem Drittel fertig gestellte Aufbau wurde vermessen und dem Aufbauhersteller ergonomischere Verlastungsmöglichkeiten vorgeschlagen, die daraufhin unmittelbar in die Bauzeichnungen aufgenommen und schriftlich in einem Besprechungsprotokoll festgehalten wurden.

Fazit

Nach dieser Dienstreise kann man meines Erachtens nur schlussfolgern, dass der Aufwand, sich vor Ort vom Ist-Zustand eines Bauvorhabens zu überzeugen, sicherlich in keinem Verhältnis zu dem zeitlichen, wirtschaftlichen und funktionellen Schaden steht, der entstehen könnte, wenn die Feuerwehr Düsseldorf nicht vor Ort nach dem Rechten schauen würde.

Guido Bürschgens



Neue Leitstelle

Lang - lang ist es her, als die ersten Gespräche zur Verbesserung der Technik als auch der Räumlichkeiten für die Leitstelle besprochen wurden. Im Jahr 1998 wurden die Untersuchungen durch den TÜV durchgeführt und das Ergebnis hat auch im wesentlichen dazu beigetragen dringende Veränderungen im Leitstellenraum vorzunehmen. Hierüber wurde bereits in einem der vergangenen

“Feuermelder” berichtet.

Im Jahr 1999 wurde bekanntlich in Verbindung mit der Amtsleitung ein Arbeitskreis gegründet, der die TÜV - Auswertungen analysierte und Verbesserungen umsetzen sollte. Sowohl aus dem Kreise der Leitstelle als auch aus dem Bereich der Nachrichtentechnik wurden Vorschläge gemacht. Neben der Rechnerverbesserung - damals noch Pfeil 2000 - wurden auch Strukturänderun-

gen der Räumlichkeiten als auch Raumverbesserungen vorgenommen. Doch leider wurde allen sehr schnell klar, dass die angestrebten Verbesserungen und auch deren schnellen Umsetzung nicht alle Schwierigkeiten ausräumen konnten.

Die schlechte Durchflutung des Leitstellenraumes mit Licht und Frischluft, die niedrige Deckenhöhe, die fehlende Klimatisierung (es waren nur Kühlboxen vorhanden) hätten



Ehemaliges Gelände des Kanal- und Wasserbauamtes

Leitstelle von 1975 bis 1991.
An der Wand die Rot/Grün-
Statusanzeige der Fahrzeuge
war das modernste, das es
damals gab



zu erheblichen Umbaumaßnahmen geführt, die mit großer Wahrscheinlichkeit auch nicht vollständig hätten umgesetzt werden können.

Die Komplettlösung, die allen Beteiligten klar wurde, war nun mal eben ein Neubau. Kurz vorher wurde bekannt, dass das Kanal- und Wasserbauamt ihr Domizil auf der Pionierstraße aufgeben wird, da das Amt ein neues Quartier bekommen sollte.

Es lag nun nahe, das freiwerdende Gelände zu nehmen, um dort eine neue Leitstelle zu bauen. Durch die direkte Anbindung an das Gelände der Feuerwache 1 und der Direktion und vor allem an die Nachrichtentechnik (kurze Wege der Datentechnik im Sinne von Nutzung von Kabelwegen) ließen eigentlich keine andere Wahl

zu, als den Neubau auf diesem Gelände zu errichten.

Anmerkung des Verfassers: Das Leitstellenpersonal wäre auch mit einer anderen Lösung wie Rheinturm oder LVA -Hochhaus mit Blick auf den Rhein einverstanden gewesen; doch diese Diskussion wurde leider nicht geführt.

Grundsätzlich werden alle Bauvorhaben, die die Stadt Düsseldorf plant und durchführt, über das Amt 23 (Amt für Immobilienmanagement) koordiniert und geleitet. Sowohl eine erste Planung über Kosten und Möglichkeiten der Baugestaltung wird und wurde für den Leitstellenbau durch das Amt organisiert.

Neben der Größe des Neubaus, der Funktionalität von Räumlichkeiten untereinander und den Ansprüchen einiger Abteilungen, sollte nat-

ürlich auch der Leitstellenraum das bieten, was der ehemalige nicht leisten konnte. Im wesentlichen waren es der erforderliche Platzbedarf für die Leitstellentische, die Bewegungsfreiheit der Disponenten, die Helligkeit und auch eine ausreichende Deckenhöhe sowie die Erweiterung der Technikräume. Hier war auch das Arbeitsfeld der Arbeitssicherheit zu sehen, die großen Wert auf die gesetzlichen Bestimmungen legte und die bei allen Planungen eingebunden war.

Eine Neubaukonzeption einer Leitstelle hatte die Feuerwehr Düsseldorf in den letzten Jahren schon einige Male durchgeführt und geplant. Ich möchte nur an den Umzug der damals 1975 genannten „Nachrichtenzentrale“ von der Wache 3 zur Hüttenstraße ins 1. Obergeschoss erinnern.

1991 (hier bei der offiziellen Inbetriebnahme) zieht das Computerzeitalter in die Leitstelle ein



Damals zog man ebenfalls in eine hochmoderne Leitstelle mit 3 Einsatzleitplätzen und 2 Nottischen und mit einer Statusanzeige an der Wand mit folgender Kennzeichnung: Rot = im Einsatz und grün = funkfrei. Außerdem mit einem Fernschreibersystem mit Anbindung zu allen Wachen versehen, die auch schon in den 70igern Jahren ihres gleichen suchte.

Lange hat diese Leitstelle mit einfachen Statusübersicht und „Einsatzleitrechner“ aus Papier und Bleistift gehalten. Fast 17 Jahre hat sie ihren Dienst versehen, bis man im September 1991 in die neue Leitstelle ins 2. Obergeschoss des Direktionsgebäudes ziehen konnte. Vorher wurde aus den Räumen die Atemschutzstrecke zur Feuerwehrschule verlegt und die technischen Voraussetzungen geschaffen, um die notwendigen Installationen durchführen zu können.

Es begann das Zeitalter des Computers mit 6 Einsatzleitplätzen bei der Feuerwehr Düsseldorf. Ein wesentlicher

Einbruch in der Einsatzbearbeitung lief ab, der gerade in den ersten Jahren mit nicht unerheblichen Schwierigkeiten durchzustehen war.

Immer mehr Informationen flossen in die Leitstelle ein, immer mehr Daten mussten verarbeitet werden und immer komplexer wurde die Einsatzbearbeitung in der Leitstelle durch Druck von Außen durch Behörden und Institutionen. Ich kann mich noch sehr gut an den Tag erinnern, als wir ins 2. OG gezogen sind, die ersten Einsätze aufnahmen und uns damals neue System des Programms "Pfeil 2000" und mit den vielen bunten Knöpfen der Telefonanlage einarbeiten mussten.

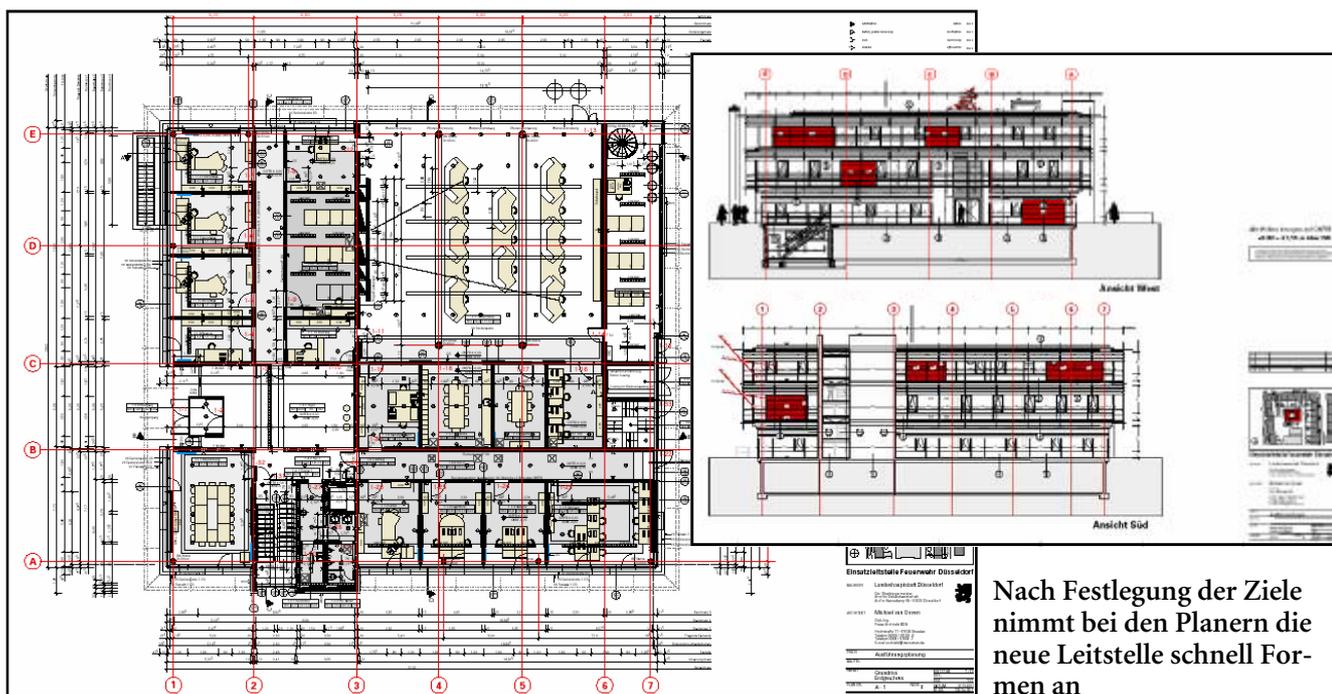
Eine Menge von Computern und Bildschirmen kamen Mitte der 90iger Jahre hinzu, um Alarmierungswege und Daten zu verarbeiten und den Wust von Informationen zu gliedern. Es wurde aufgerüstet im großen Stil. Doch im Laufe der Zeit war auch die neue Rechnerkapazität erschöpft und die räumliche

Enge nicht mehr zu vertreten, was zum o. g. Arbeitskreis geführt hatte. Resultat: Es muss eine neue Leitstelle gebaut werden.

Wie hat eine Leitstelle auszu-sehen? Welche Anforderungen muss sie erfüllen? Welche Technik ist erforderlich? Wie sieht der weitere Werdegang aus?

Alles Fragen, mit dem sich nun ein Gremium zu beschäftigen hatte. Das Gremium bestand aus Vertretern des Immobilienmanagement, einem Architekten und mehreren Fachplanern für Haus-technik - die durch ein Auswahlverfahren benannt wurden -, einem Fachplaner der Leitstellentechnik, der ebenfalls durch ein Auswahlverfahren benannt wurde und natürlich durch die Feuerwehr selber unter Mitwirkung der Amtsleitung, des Personalrates, der Nachrichtentechnik und der Leitstelle.

Um sich einen Eindruck von den Möglichkeiten zu verschaffen, wurden diverse Besuche in Berlin, München, Trier und zu benachbarten



Nach Festlegung der Ziele nimmt bei den Planern die neue Leitstelle schnell Formen an



Mit den Abrissarbeiten wird der erste Schritt eingeleitet



Leitstellen unternommen, um Erfahrungen zu sammeln und Informationen sowohl im positiven als auch im negativen Sinne zu bekommen.

Es waren vor allem das Fachwissen und evtl. Erfahrungswerte von Leitstellenmitarbeitern gefragt. Hier ist der Besuch in München und Berlin positiv zu bewerten, aus denen sich Anregungen in unserer Leitstelle widerspiegeln.

Erste Schätzungen lagen bei 10. Millionen DM. Schnell musste die Zahl aber durch weitere, detailliertere Planun-

gen nach oben korrigiert werden und man lag dann bei 14 Mio. DM. Die Anforderungen stiegen, nicht nur auf der Technikseite oder auf Wunsch der Bediener, sondern auch vor allem in dem zusätzlichen Verwendungszweck mit Integration des Stabes für außergewöhnliche Ereignisse. So stieg die Summe auf 18 Mio. DM ; heute 9 Mill. Euro. Von Seiten der Stadt wurde nun ein Riegel weiterer Kostenexplosionen vorgeschoben und die Projektgruppe hatte in Verbindung mit den Fachplanern die Aufgabe mit dem Geld auszukommen.

Es begann eine schwierige Zeit. Verhandlungen mit dem Architekten und den Fachplanern waren für die beteiligten Mitarbeiter der Feuerwehr nicht immer ganz leicht. Ging die Feuerwehr mehr auf die Funktionalität des Gebäudes ein, so richtete der Architekt sein Augenmerk auch auf die Gebäudestruktur nur mit einem gewissen Design für Wände, Türen, Fliesen und Armaturen usw. Der Fachplaner wollte natürlich alles realisieren, wurde aber oft durch das vorhandene Budget - verwaltet von Amt 23- gebremst.



Die Bauarbeiten beginnen. Um die Tragfähigkeit des Bodens zu verbessern werden zusätzliche Brunnenringe gesetzt und mit Beton ausgegossen





Der Rohbau wächst

Im April 2001 war es nun soweit. Der Abriss des alten Kanal- und Wasserbauamtes begann. Es dauerte nicht lange, und das Gebäude war dem Erdboden gleichgemacht. Jetzt wurde der Platz erstmal zum Parkplatz umfunktioniert - die Zentralwerkstatt erinnert sich bestimmt gerne daran bis es endlich am 13.2.2002 zur Einrichtung der Baustelle kam und es dann relativ flott ging bis die Bagger auftauchten. Wie bei allen großen Bauvorhaben wurde vor dem Aushub eine Flächenuntersuchung in Bezug auf Kampfmittel vorgenommen, die sich aber als negativ herausstellte

und gefahrlos das Erdreich ausgebaggert werden konnte. Leider war der Boden in einigen Bereichen durch Schadstoffe verseucht, so dass gegen Mehrkosten ein Teil des Erdaushubes speziell entsorgt werden musste. Des weiteren stellte sich heraus, dass der Bodengrund von der Festigkeit nicht ausreichte, das Gebäude aufzunehmen. Neben den geplanten Fundamenten sollten jetzt zusätzliche Brunnenringe gegraben und mit Beton ausgefüllt werden, um so den Boden zu verdichten. Gesagt getan..... Baustop !?!. Während des Ausschachtens der Brunnenringe - ein Teil

der Bodenplatte war bereits gegossen, stieß man wiederum auf verseuchten Boden und auf alte Fundamente eines alten Gaswerkes, welche hier vor vielen Jahren mal gestanden hatte. Die Untere Wasserbehörde wurde eingeschaltet und legte die Baustelle erst einmal still. Es wurde der Verseuchung auf den Grund gegangen. Messstellen für Grundwasser wurden errichtet und eine Analyse des Bodens angeordnet. Das Ergebnis war zufrieden stellend. Der mit Naphthalin verseuchte Boden wurde entsorgt und die Grundwassermessungen waren unauffällig. Nun konnte



Richtfest



die Baustelle in vollem Umfang weiter durchgeführt werden. Zeitverzug rund 3 Wochen.

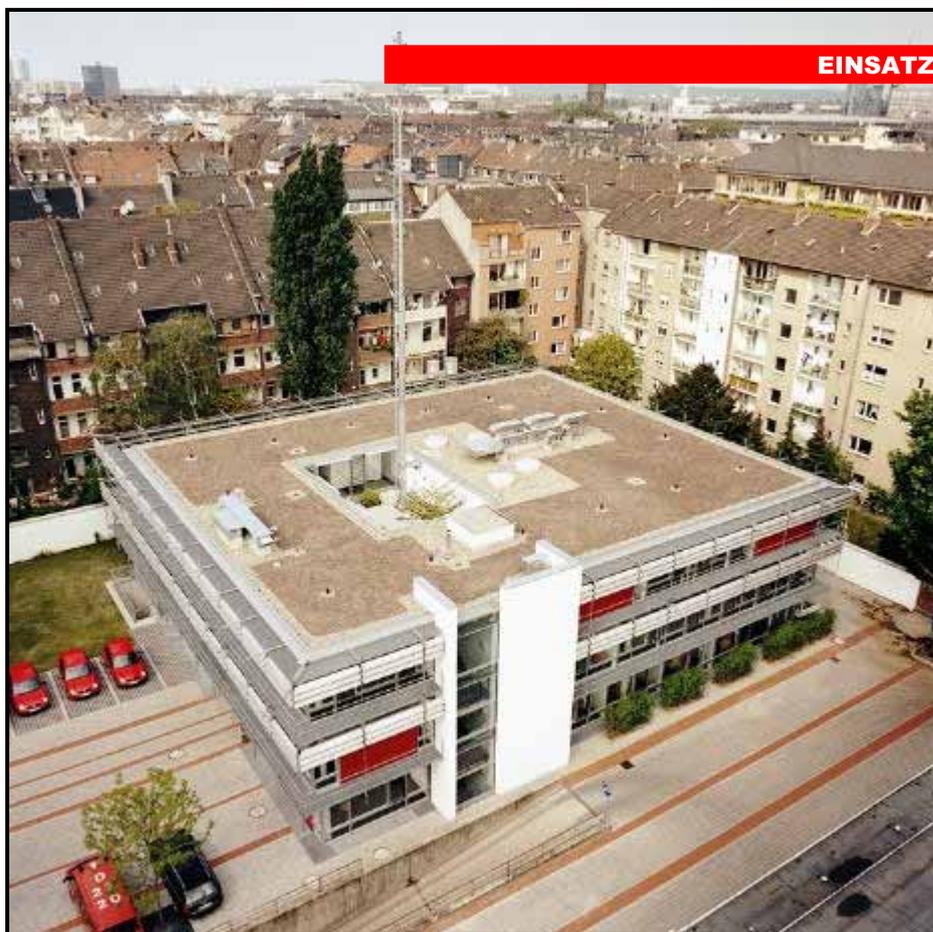
Nur einige Wochen später stand die Baustelle wieder still. Die Bodenplatte war gegossen, einige Zwischenwände gesetzt bzw. zum Gießen vorbereitet, da meldete der Bauunternehmer Insolvenz an. Durch das Amt 23 wurden die nötige Maßnahmen eingeleitet, um so schnell wie möglich einen Bauunternehmer zu finden, der das Bauvorhaben nun weiter führen sollte.

Es dauerte sechs Wochen, bis ein Bauunternehmen aus Viersen die Baustelle übernahm und den Rohbau des Gebäudes dann auch bis zum Schluss fertig stellte. Eine Zusammenarbeit mit dem Polier und der Firma insgesamt war ausgesprochen kooperativ und angenehm.

Im Laufe der Tage und Wochen konnte man den Fortschritt des Gebäudes erkennen und sich nun auch eine Vorstellung von Räumen und deren Dimensionen machen. Parallel zu den baulichen Aktivitäten liefen mittlerweile die Planungen und die Umsetzungen von Elektroinstallationen und Heizung auf Hochturen.

In verschiedenen Arbeitskreisen unter der Mitwirkung von Möbelherstellern wurden Stoffe, Holzarten, Tische und Stühle diskutiert und Probesitzen veranstaltet, bis man sich schließlich einigte.

Besonderen Wert legten die Mitarbeiter der Leitstelle auf den Einsatzleittisch, den entsprechenden Stuhl bei der Einsatzbearbeitung und auf die Ausstattung der Sozial- und Ruheräume. Auch hier mussten Kompromisse gefunden werden.



Das Gebäude

Nutzbare Fläche:	rund 3800 m²
Geschosse:	4 mit je 950 m² Grundfläche
Leitstellenraum	236 m² (ca. 15 x 15m) - entspricht etwa der Grundfläche von drei Einfamilienhäusern
Funktionsräume	97 m² (Büro DGL, Raucherraum, Teeküche, Technischer Überwachungsplatz)
Technikräume	140 m²

Am 27.1.2003 war es dann soweit. Der Rohbau war fertig und es konnte Richtfest gefeiert werden. Zu dem Fest erschienen Vertreter von Rat und Verwaltung, an der Spitze OB Joachim Erwin.

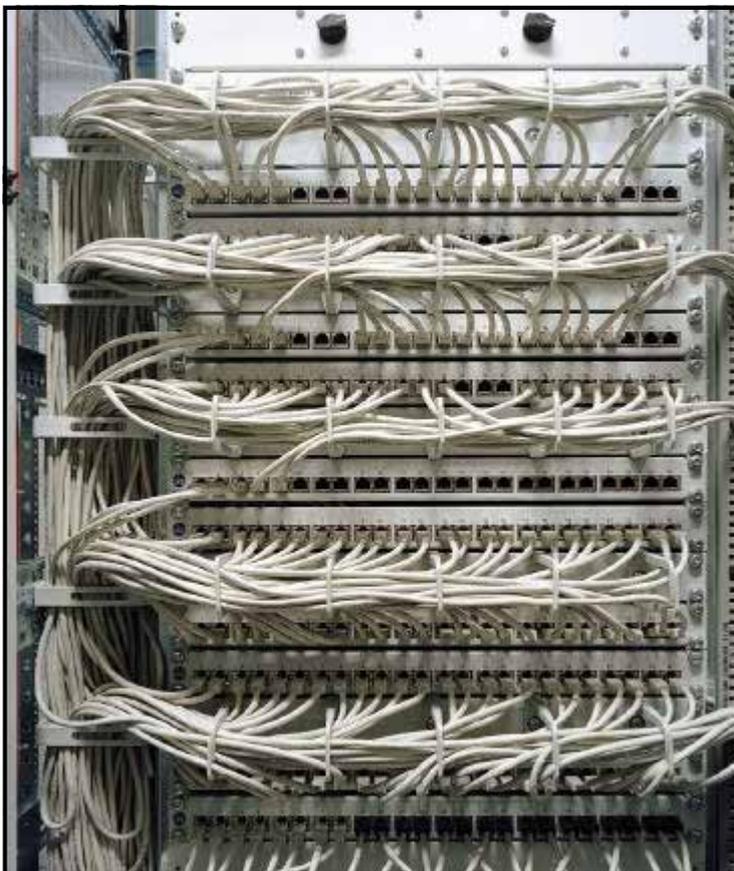
In den kommenden Wochen und Monaten liefen die Arbeiten nicht immer planmäßig voran. Kollisionen der verschiedensten Gewerke brachten Zeitverzögerungen. Der Ausbau der Trennwände aus einer Ständerkonstruktion nahm sehr viel Zeit in An-

spruch, weil hier Feinabstimmungen und Änderungen der ursprünglichen Planung in soweit durchgeführt werden mussten, weil Kabelwege und Anschlüsse unmittelbare Auswirkungen hatten. Der ins Auge gefasste Abschlusstermin konnte nicht mehr gehalten werden, so dass sich auch der Termin der endgültigen Inbetriebnahme verzögern sollte.

Nachdem die Fassade soweit fertig gestellt war, konnte mit den Innenarbeiten Estrich,



Sozialbereich im zweiten Obergeschoss
Bild oben rechts: Ruheraum
Bild oben links: Aufenthaltsraum
Bild darunter: Fernsehraum
Bild links: Terrasse



Verkabelung

Fliesen und Sanitärleitungen begonnen werden. Langsam, aber sicher ging der Bau seiner Vollendung zu. Türen wurden eingebaut, die Leuchten wurden installiert. Viel Zeit nahm auch der Einbau eines Doppelbodens in Anspruch, der in allen Funktionsräumen zu finden ist. Ein Doppelboden sorgt dafür, dass Kabel ohne große Behinderungen nachträglich eingezogen werden können, wenn dies durch zusätzliche Installationen von technischen Komponenten erforderlich wird.

Mittlerweile wurden auch schon die ersten Möbel geliefert. Vorhänge aufgehängt, Teppichboden geklebt und diverse Einstellungen an der eingebauten Klimaanlage sowie an der Heizung vorgenommen. Grundsätzlich wurde der Neubau seitens der Heizung und der Wasserinstallation an das Direktionsgebäude angedockt.

Da der Sozialbereich der Leitstellenmitarbeiter soweit fertig gestellt war, dass eine Bewohnung möglich war, wurde bei der Bauaufsicht ein Teilnutzungsantrag gestellt. Ziel war es, mit

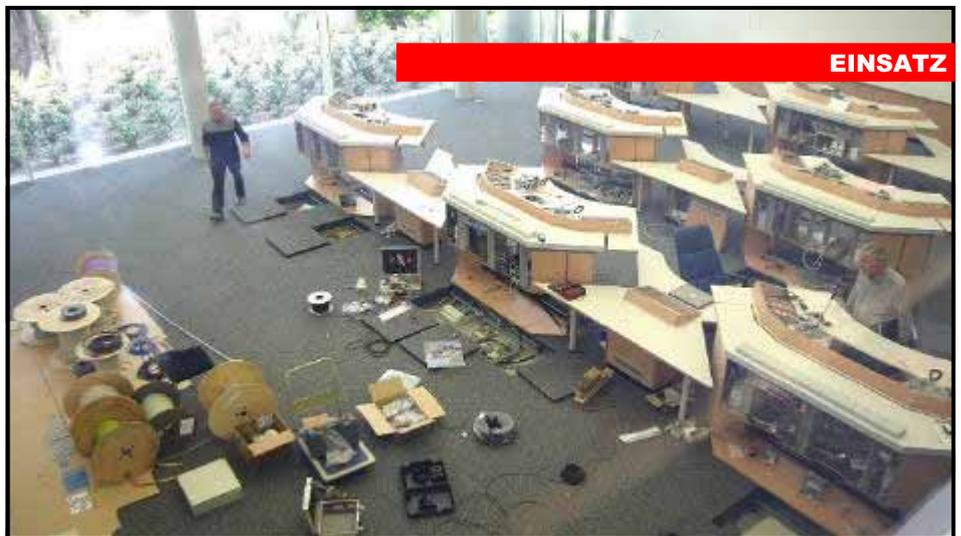
Bild oben: Die Arbeitsplätze der Disponenten nehmen Gestalt an

Bilder darunter: Die fertigen Arbeitsplätze der Leitstelle

allen Mitarbeiter der Leitstelle in die Sozialräume des Gebäudes umzuziehen, damit man die engen Sozialräume und die begrenzten Schlafräume der ersten Etage im Direktionsgebäude verlassen konnte. Ein weiter Hintergrund war auch der geplante Umbau der Etage, um dort Büros von Abteilungen unter zu bringen. Die Bauaufsicht stimmte nach einem Rundgang dem Umzug zu und es kam zu einer Nutzung der Etagen der neuen Leitstelle, außerhalb des Kellerraumes am 24.5.2004.

Nun begann die Zeit, in der man die Technik des Einsatzleitrechners einbauen konnte. Nach der Wahl der Tische und deren Festlegung des Aufstellungsortes konnten die technischen Komponenten für den Einsatzleitrechner, die Telefonanlage und den Funk eingebaut werden. Diese Arbeiten bestimmten nun die folgenden Monate. Von außen nicht zu sehen, so wurde doch in den Räumen einiges an Kabeln und Leitungen verlegt, um die Server und die verschiedensten Bedienstationen zu verbinden.

Anmerkung des Verfassers: Ich habe noch nie soviel Kabel auf einem Haufen gesehen, wie sie hier verlegt wurden. Für mich war es immer schleierhaft, wie man aus dem verlegten Wust das richtige Kabel herausfinden wollte. Es scheint aber grundsätzlich geklappt zu haben.



Vorgabe war hier ein Leistungsverzeichnis, welches in mühevoller Kleinarbeit mit dem Fachplaner für die Technik "dem Unternehmen

Forplan", der Nachrichtentechnik und der Leitstelle ausgearbeitet werden musste. Aus einem 250 Seiten starken Musterwerk wurde ein 600-



Blick vom Kommunikationsraum im ersten Obergeschoss in die Leitstelle

Kommunikationsraum im ersten Obergeschoss



seitiges Leistungsverzeichnis für die technischen Komponenten. Auch wurden Leistungsabläufe beschrieben, die z.B. der zukünftige Einsatzleitnehmer zu erfüllen hatte. Leider ergab sich eine Verzögerung mit der Beauftragung der Technik, da eine Firma sich ungerecht behandelt fühlte und gegen die Vergabe klagte. Nach 3-monatigem Verzug konnte nun endgültig die Fa. WTG (Westdeutsche Telefongesellschaft aus Coesfeld) als Generalunternehmer in Verbindung mit der Firma ISE (Informatikgesellschaft für Software-Entwicklung mbH aus Aachen) -zuständig für den Einsatzleitnehmer beauftragt werden.

Am 2.11.04 konnte die Leitstelle offiziell von Oberbürgermeister Joachim Erwin, der Dezernentin Charlotte Nieß-Mache und unseres Amtsleiters Armin Harbort eröffnet werden. Diesmal waren auch

Vertreter der Bezirksregierung, der Nachbarleitstellen der Polizei und vielen anderen Gästen aus Rat und Verwaltung zugegen. Die Presse berichtete am darauf folgenden Tag ausführlich über dieses Ereignis. Extra für die Eröffnung hatte man es sich nicht nehmen lassen, einen kleinen Film über das Projekt „Neue Leitstelle“ zu filmen und so den Startschuss zu geben.

Die Technik war soweit hergestellt, dass die Disponenten - nach einer viel zu kurzen Schulung durch die Fachfirma - an dem System üben konnten. Eine Umstellung auf das neue Programm noch vor Silvester war aber sowohl aus technischen als auch aus organisatorischen Gründen nicht möglich, weil Nachschulungen der Disponenten erforderlich waren und die „Gewöhnungsphase“ noch nicht abgeschlossen werden konnte.

Durch die Schulungen wurde das Programm überprüft, Masken und Abläufe geändert, um es soweit herzustellen, dass es zur Einsatzbearbeitung für die Leitstelle der Feuerwehr Düsseldorf geeignet erschien.

Es stehen jetzt in der Leitstelle acht Plätze zur Verfügung, zusätzlich für besondere Lagen noch im Kommunikationsraum 2 Plätze plus ein Re-

serveplatz.

Bis zum 24.1.05 wurde fleißig geübt sowie Bitten über Änderungen von Masken und Funktionsabläufen an die Fachfirmen herangetragen. Am o.g. Tag sollte die Umschaltung von alt auf neu durchgeführt werden und die neue Leitstelle in Betrieb gehen.

Für diesen Tag hatte die Leitstellenführung mit der Amtsleitung vereinbart, dass für drei Tage jeweils 50 % mehr Leitstellendisponenten in Dienst genommen werden durften, denn es ergaben sich zwangsläufig Überschneidungen, da einige Stunden zwei Leitstellen in Betrieb gehalten werden mussten. Ein Teil dieser Personalverstärkung kam aus den Wachen. Hierfür noch mal herzlichen Dank.

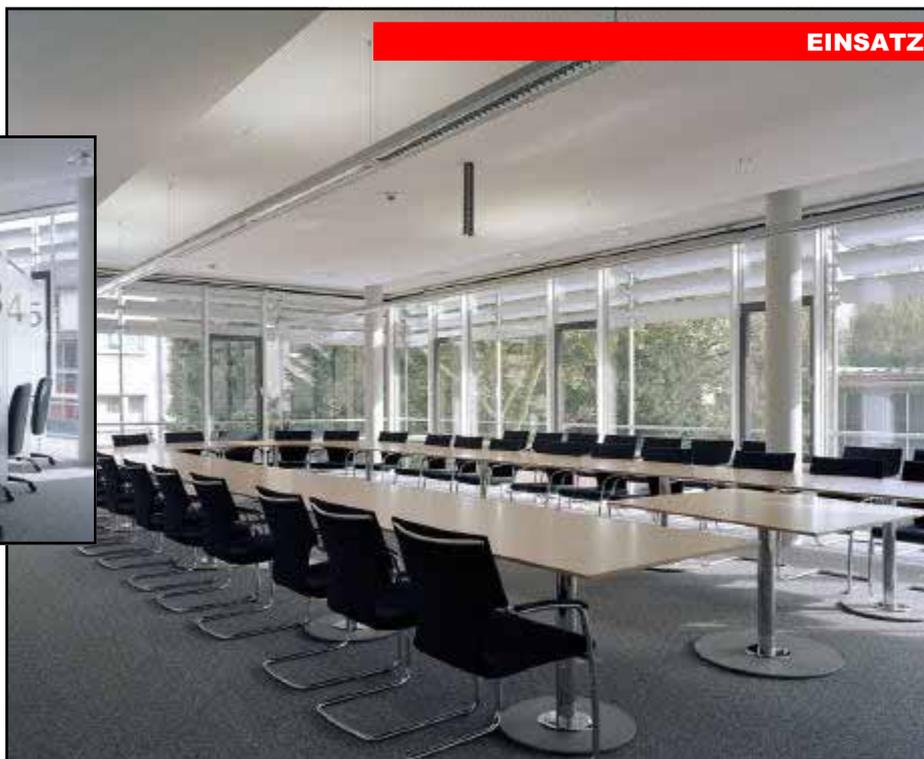
Die Umschaltung verlief relativ problemlos. Natürlich musste man das ein oder andere Mal mit einem Problem fertig werden, was aber in Gänze die Umschaltung nicht in Frage gestellt hat.

Wie sich im Laufe der Zeit - heute sind wir fast 5 Monate in der „neuen Leitstelle“ tätig - herausgestellt hat, sind doch einige Funktionsabläufe der Technik und des Computerprogramms „Cobra“ nicht so durchzuführen, wie wir uns als Disponenten das gedacht hatten. Fehlermeldungen im





„Telefonzellen“ des Bürgertelefons und SAE-Raum



Computer, Abstürze einzelner bzw. ganzer Systeme, fehlende oder falsche Datenversorgung im Bereich der Straßen, Orte, Texte, falsche Einsatzvorschläge, Verständigungsprobleme in der Telefonanlage und .. und .. und.... machen das Leben in der Leitstelle zur Zeit nicht einfach. Im engen Kontakt mit den Fachplanern und den Fachfirmen versuchen die Mitarbeiter der Nachrichtentechnik und der Leitstelle, die Probleme zu lösen. Es ist noch viel zu tun und die Arbeit wird uns auch noch einige Zeit begleiten.

Auch auf Seiten des Bauwerkes stellen sich mit zunehmender Nutzung Schwierigkeiten heraus, die vorab nicht absehbar waren bzw. durch Baumängel entstanden sind.

Auch hier sind die entsprechenden Fachplaner mit den Mitarbeitern der Leitstelle in einem engen Kontakt, um auch hier eine schnelle Lösung zu finden.

Ich hoffe, dass in den kommenden Jahren auch noch einige Verbesserungen erreicht werden können, die in enger Zusammenarbeit mit der Amtsleitung und dem



Die Kosten

Gesamtkosten: rund 9.000.000 Euro

Davon sind die wichtigsten Eckpunkte:

Rohbau	rund 3.100.000 Euro
Möbel ohne Leitstelle	rund 195.000 Euro
Elektrik u. Aufzüge	rund 930.000 Euro
Klimatechnik	rund 400.000 Euro
Heizung/Sanitär	rund 170.000 Euro
Technik / Einsatzleitrechner	rund 2.250.000 Euro
Außenanlage	rund 170.000 Euro

Amt für Immobilienmanagement umgesetzt werden können.

Hier sei insbesondere genannt, die Sonnenbestrahlung der großen Glasfassaden und damit verbunden auch eine starke Wärmebelastung der Räume, die Einstellungen der Klimatechnik und die Anschaffung von Mobiliar, welche aus Kostengründen erstmal auf Eis gelegt wurde.

Aber Rom ist auch nicht an einem Tag fertig gebaut worden und am Kölner Dom baut man noch heute.

Zum Abschluss möchte ich mich bei allen Kollegen be-

danken, die mich als Vertreter der Feuerwehr in den verschiedensten Planungsgruppen, sei es durch Anregungen, folgerichtige Kritiken und durch Hinweise unterstützt haben und möchte alle Mitarbeiter der Wachen bitten, auch noch weiter Verständnis aufzubringen, falls mal das eine oder andere nicht so klappt wie es sein sollte. Für die Wachen bieten wir an, dass sie im Rahmen von Fortbildungen auch gerne bei uns - nach Terminabsprache natürlich - auflaufen können, um die „Neue Leitstelle“ kennen zu lernen.

Franz Hitz



Verband NEF und RTW

Auf Anregung von Herrn Spikowski wurde über den Verband von Notarzt-einsatzfahrzeug (NEF) und Rettungswagen (RTW) in Sonderrechtssituation gemäß Straßenverkehrsordnung mit dem Rechtsamt gesprochen.

Es bestand Übereinstimmung, dass RTW und NEF beim Arzt begleiteten Patiententransport als Einheit (Verband) anzusehen sind; da das NEF nach Umstieg des Arztes in den RTW nicht nur mitfährt, um den Arzt später wieder zu übernehmen, sondern auch weiteres Material mitführt, auf das der Arzt unterwegs möglicherweise zurückgreifen muss, ist es rettungstechnisch-medizinisch erforderlich, dass die beiden Fahrzeuge als Verband beieinander bleiben.

Um dies sicherstellen zu können, müssen sowohl RTW als auch NEF auf dem Weg zur Klinik mit Sonderrechten fahren dürfen. Dabei haben die Fahrer darauf zu achten, dass die o.g. Fahrzeuge so fahren, dass sie auch als Verband erkennbar sind (... Abstand zwischen den Fahrzeugen ...). Grundsätzlich fährt das NEF hinter dem RTW; hierfür sprechen die bessere Erkennbarkeit des RTW aufgrund seiner Größe und der Schutz des Notfallpatienten wegen der statistisch höheren Unfallgefahr für das nachfolgende Zweitfahrzeug. Über Ausnahmen hiervon entscheidet der Teamführer nach pflichtgemäßem Ermessen.

Peter Albers

Zur Person

Mein Name ist Jürgen Truckenmüller, ich bin 47 Jahre alt und von Beruf Industriekaufmann und Angehöriger der DLRG Düsseldorf (nicht mehr aktiv). Meine Hobbys: Musik hören, Modelleisenbahn Maßstab 1:87, Fotografieren und die Feuerwehr Düsseldorf.

1978 bin ich in die DLRG Düsseldorf eingetreten, ich habe eine Ausbildung zum Rettungsschwimmer gemacht und anschließend auch den Lehrschein erworben. Ich habe u.a. auch neue Rettungsschwimmer sowie Anfängerschwimmer im ehemaligen Schwimmbad Kettwiger Straße geschult und



ausgebildet. Dabei sind auch Kontakte zur Feuerwehr entstanden.

Einer dieser Kontakte war ein Kollege, damals Wachabteilungsführer der Wache 4, Behrenstraße: Sein Name Heinz Diell. Heinz lud mich zu einem Besuch seiner Wache ein, ich nahm damals schon meinen Fotoapparat mit und war das erste Mal in einer Feuerwache. Seit diesem Besuch fotografiere ich die Fahrzeuge der Feuerwehr Düsseldorf. Damals noch durch stundenlanges Warten vor den Toren der Wachen, um ja jedes neue Fahrzeug auf Film zu bannen. Leistungsnachweise in Angermund waren auch immer ergiebig.

Als das Zeitalter des Internet kam, habe ich mir eine private Internetseite erstellt, allerdings ohne Feuerwehr. Dies änderte sich schlagartig, als der neue GW-Öl in Dienst gestellt wurde. In einer Newsgroup wurde die Frage gestellt, wann denn der GW-Öl auf der (damals noch aktiven alten) Internetseite der Feuerwehr Düsseldorf zu sehen sei. Die Antwort war negativ, es gab keine Bilder!! Zwei Tage vorher konnte ich aber das Fahrzeug fotografieren, es stand in Angermund, ich glaube zur Weihe des Angermunder TLF.

Ich habe schnell eine (in Worten eine) Seite mit den Fotos des GW-Öl auf meiner Internetseite, www.truckenmueller.de veröffentlicht, einen Hinweis in die entsprechende Newsgroup gepostet. Nach der Veröffentlichung der Fotos hagelte es nur so von Anfragen: Hast du nicht auch Fotos der neuen KdoW? Ich hatte. Hast du nicht auch dieses und jenes Fahrzeug? Ich hatte... usw. usw.

Nach einer kurzen Überlegung, lasse ich alles im Internet weg oder mache ich etwas richtiges, habe ich mich für „richtig“ entschieden.

Was mit einer Seite begann, hat heute ein Volumen von ca. 3.500 Fahrzeugfotos auf der Internetseite, mit einem Volumen von ca. 600 MB, Tendenz steigend, belegter Webspace.

Das Interesse an der technischen Ausstattung, der Geschichte der Feuerwehr Düsseldorf ist groß, das beweisen die nachstehenden Zahlen sowie viele E-Mails an mich, auch von ehemaligen Angehörigen der BF, die im Ruhestand sind.

Besucher gesamt: 125.094
 (Stand 14.12.2004)
 Durchschnitt: 342 täglich,
 Tageshöchstwert: 1.041 Besucher
 am 10.08.2004
 Seitenabrufe gesamt: 854.976
 2.336 Seiten täglich, der Tageshöchstwert am

10.08.2004 mit 9.590 Abrufen)

Der Monat Oktober 2004 hatte mit 88.703 Seiten und 13.542 Besuchern die Höchstwerte.

Noch etwas mehr zur Statistik:

Menschen aus den nachstehend aufgeführten Staaten haben Interessen an der Feuerwehr Düsseldorf. Die Aufzeichnung beginnt am 20.01.2005:

Herkunftsland	
1. Deutschland	23 249
2. Vereinigtes Königreich	1 240
3. Vereinigte Staaten	500
4. Niederlande	278
5. Österreich	172
6. Dänemark	95
7. Belgien	60
8. Ukraine	49
9. Schweiz	47
10. Italien	38
11. Norwegen	33
12. Frankreich	31
13. Luxemburg	23
14. Vereinigte Arabische Emirate	19
15. Schweden	9
16. Portugal	7
17. Republik Korea	7
18. Kroatien	6
19. Thailand	6
20. Spanien	6
21. Polen	5
22. Kanada	4
23. Tschechische Republik	3
24. China	3
25. Kolumbien	2
26. Chile	2
27. Irland	2
28. Slowenien	1
29. Griechenland	1
30. Estland	1
31. Ungarn	1
32. Finnland	1
33. Mexiko	1

Die Seite wird von mir weiterhin aktuell gehalten, Fotos der Fahrzeuge sind in einem ordentlichen Format und nicht in Kleinstsichtweise gehalten, und es werden mehr....

Jürgen Truckenmüller

P.S.: Im März wurde die erste Million Seitenabrufe zu den Seiten der Feuerwehr Düsseldorf überschritten

Zur Person

Viele Kollegen haben sich bestimmt schon gefragt wer läuft denn da auf der FW 6 an der Schule rum. Das Gesicht kennen wir nicht und vorgestellt hat er sich bei uns auch noch nicht. Ein Anwärter scheint er aber nicht zu sein.

Ja das stimmt, ein Anwärter bin ich nicht, aber ein bisschen fühle ich mich wieder so, da ich nach 18 Dienstjahren bei der Feuerwehr Mönchengladbach zum 01.01.2005 zur Feuerwehr Düsseldorf gewechselt habe. Mein Name ist Heinrich Roemgens, ich bin 38 Jahre alt, verheiratet und habe zwei Kinder. Nach einer Lehre als Elektrogerätetechniker begann ich 1986 meine Grundausbildung bei der Feuerwehr Mönchengladbach. Wie die meisten Kollegen musste ich nach meiner Laufbahnprüfung einige Jahre überwiegend KTW u. RTW fahren. Erst als ich 1993 meinen B3 absolviert hatte, kam ich in den Genuß, mehr in der Brandbekämpfung und der

technischen Hilfeleistung eingesetzt zu werden. Ein Jahr später wurde ich dann zu einer anderen Wache versetzt, um dort zusätzlich in der Ausbildungsabteilung eingesetzt zu werden. Hier war ich für die Vorbereitung u. Durchführung von Einsatzübungen der Berufsfeuerwehr mit der Freiwilligen Feuerwehr und der Wachausbildung auf meiner Wachabteilung zuständig. Mitte 1998 ging ich dann in den Vorbereitungsdienst für den gehobenen Dienst. Zusammen mit den damaligen Düsseldorfer Kollegen Braun Bernd, Gärtke Reiner, Zingsheim Andreas, Breker Michael u. Fey Thomas beendete ich die Vorbereitungszeit kurz vor dem Jahrtausend - Wechsel in der schönen Stadt Münster am IdF. Nach meiner Rückkehr zur Feuerwehr Mönchengladbach begann dann der Ernst des Lebens wieder. Hier war ich bis zu meinem Wechsel nach Düsseldorf als Wachabteilungsleiter in Verbindung mit der



Einsatzfunktion C- Dienst eingesetzt.

In Düsseldorf bin ich an der Schule mit dem Kollegen Ferdinand Hinz für die 16h – Fortbildung u. die FF – Ausbildung zuständig.

Abschließend möchte ich mich bei den bisher kennen gelernten Kollegen für die freundliche Begrüßung und Unterstützung bedanken und freue mich auf die zukünftige Zusammenarbeit mit allen Mitarbeitern der Feuerwehr.

Heinrich Roemgens

Liebe Kolleginnen und Kollegen,

seit Anfang des Jahres bin ich wieder beim Amt 37 im Sachgebiet 23 – Bevölkerungsschutz zurück. Da ich bestimmt noch nicht alle Kolleginnen und Kollegen der Feuerwehr begrüßt habe, möchte ich mich hier im Feuermelder bei allen kurz vorstellen:

Mein Name ist Ansgar Wallau, ich bin 38 Jahre alt und wohne in Ratingen. In meiner Freizeit laufe ich gerne, spiele gelegentlich Fußball und singe in einem Chor.

Bei der Stadt Düsseldorf bin

ich seit dem 01.08.1985 - mit Beginn der Ausbildung für den mittleren nichttechnischen Dienst - beschäftigt. Vor meiner Wehrdienstzeit war ich beim Amt für Statistik und Wahlen und beim Straßenverkehrsamt. Zum ersten Einsatz im Bevölkerungsschutz kam es dann nach der Wehrdienstzeit im April 1990, beim damals noch existierenden Amt für Bevölkerungsschutz (Amt 38).

Vor meinem Aufstieg in den gehobenen Dienst war ich von 1990 bis September 2001



mit unterschiedlichen Aufgaben des Bevölkerungsschutzes - zuletzt für die Aufgaben Katastrophenschutzausstattung, Wirtschaftliche Angelegenhei-

ten des Katastrophenschutzes und Kampfmittelbeseitigung im Rahmen von Baumaßnahmen - betraut.

Nach meiner Aufstiegsprüfung im September letzten Jahres wurde ich noch wie alle anderen fertigen Azubis befristet beim Sozialamt eingesetzt, um bei der Umsetzung von „Hartz IV“ bzw. bei der Einführung der Arbeitslosengeldes II mitzuwirken.

Mein neues Aufgabengebiet bei der Feuerwehr umfasst die Bereiche Notfallplanung, Zivil- und Katastrophenschutz. Hierzu gehören u.a. die Erstellung und Fortschreibung von Katastrophenschutz-Plänen, Sonderenschutzpläne für besonders gefährliche Objekte bzw. Störfallbetriebe. Im Bereich des SAE (künftige Bezeichnung: Krisenstab) werde ich mich insbesondere mit der

Betreuung und Anwendung der rechnergestützten Programmen zur Gefahren einschätzung bei Großschadensereignissen und mit der Organisation der Personenauskunftsstelle befassen.

Ich grüße alle Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter und wünsche mir eine gute und kollegiale Zusammenarbeit.

Ansgar Wallau

Aussagegenehmigungen

Die Verwaltung informiert über einige Änderungen.

Entgegen der bisherigen Praxis bezüglich der Erteilung von "Aussagegenehmigungen" ist **ab sofort** eine **Änderung** zu beachten.

Aussagen bei der Kripo bedürfen ebenso (wie bei Gericht) einer schriftlichen Aussagegenehmigung.

Das heißt, in allen Fällen ist die Erteilung einer Aussagegenehmigung grundsätzlich erforderlich. Die Unterscheidung strafrechtliches oder zivilrechtliches Verfahren ist maßgeblich.

Wie auch in der Vergangenheit werden Aussagegenehmigungen bei strafrechtlichen Ermittlungen nach Unterrichtung des Oberbürgermeisters

vom Rechtsamt / Rechtsdezernat erteilt. In zivilrechtlichen Angelegenheiten erteilt 37/1 (wie früher) entsprechende Aussagegenehmigung.

Anmerkung: Auskünfte im Rahmen des unmittelbaren Einsatzes (vor Ort) bedürfen keiner Aussagegenehmigung,

Aussagen bei der Kripo und bei Gericht bedürfen einer schriftlichen Aussagegenehmigung, Aussagen vor Ort nicht

diese ist jedoch bei nachträglicher Vorladung durch Polizei oder Kripo unbedingt erforderlich.

Sobald ein Ladungstermin bekannt wird - sei es schriftlich oder auch fernmündlich - muss sofort über Abt. 37/1, Fr. Flack, Tel. 20107 oder Fr. Böker, Tel. 20129, die Erteilung einer Aussagegenehmigung beantragt werden (in eiligen Fällen auch per Fax). Von hieraus erfolgen alle weiteren erforderlichen Schritte.

Der Grund der Ladung sollte grundsätzlich kurz und knapp erläutert werden.

Diese Regelung gilt gleichermaßen für die Kolleginnen / Kollegen der Freiwilligen Feuerwehr.

G. Flack D. Böker



FwD-Modell-Ecke

An Modellen mit Bezug zur Feuerwehr Düsseldorf sind für das Jahr 2005 eine ganze Reihe von Einsatzfahrzeugen zu erwarten, die Mehrzahl der Modelle kommt als Serie von

Herpa, aber auch einzelne Modelle von anderen Herstellern sowie von Kleinserienanbietern mit Shops via Internet werden den Modellmarkt bereichern.



Herpa

Nachdem Herpa den RW 2 DC/Ziegler als neutrales Modell anbietet, ist nun unser Rüstwagen D-2102 im Düsseldorf-Look als Neuheit fertig. Das Modell ist seit Mai im Handel erhältlich.

Ähnlich verhält es sich mit dem Kranwagen LTM 1045/1, zur Zeit in roter, neutraler Feuerwehrausführung erhältlich, wird im Herbst die erste Umbauvariante des Modells unser Kranwagen D-2773 in Düsseldorf-Lackierung erhältlich sein, weitere Varianten des Mobilkranes aus anderen Feuerwehren werden danach ebenfalls produziert. Angekündigt als Modelle für

2005 von Herpa sind:

- ▶ GW-Höhenrettung D-2836 MB Vario/Ziegler
 - ▶ MZF der RettAssSchule D-2788, das Modell soll Mitte 2005 erscheinen
- Weitergehende Modellplanungen von Herpa:
- ▶ MB Vario GW L1 D-8110
 - ▶ MB Sprinter MTF D-2182
 - ▶ MB Sprinter Kasten KEF D-2016
 - ▶ MB Sprinter GW DuK D-2471

Noch von Herpa bei Menzels Lokschnuppen im LVA Hochhaus erhältlich:

- ▶ KTW D-2249 MB E270 CDI (23-85-03)

Modellfoto:

<http://mod.jtruckemueller.de/modell/ktw/ktw2.jpg>

Schuco

Bereits erschienen ist der Vorfahrwagen VW Brezelkäfer im Maßstab 1:43

Modellfoto:

<http://mod.jtruckemueller.de/modell/vw1.jpg>

Das Modell ist nun auch im Maßstab 1:87 im Handel erschienen.

Wiking

Von Wiking gibt es derzeit kein Düsseldorfer Modell, allerdings lassen sich einige Standardmodelle leicht umgestalten.

- ▶ Modell des Kramer Radladers, allerdings in



THW -Farbgebung bzw. ziviler Ausführung, hieraus kenn der Radlader der LG Logistik "gesupert" werden.

- Drehleiter Magirus DL 25, aber mit weißen Kotflügeln; für den Bastler: (ähnlich D-2283)

Weiter können die in Reihe "Klassische Modelle" erhältlichen Feuerwehrmodelle ebenfalls zum Teil auf Düsseldorf gesupert werden, Decals mit Schriftzügen dazu sind u.a. bei Modellbau am Kaiserberg in Duisburg erhältlich: www.m-b-s-k.de

Kleinserie:

Die Firma www.fwmodellbau.de bietet via Internetshop ebenfalls verschiedene Modelle aus Düsseldorf an, zurzeit erhältlich:

- NEF/ELW auf VW T4

Modellfoto.

<http://mod.jtruckemueller.de/modell/ktw/ktw4.jpg>

- WLF-Kran D-2245

im April/Mai soll der neuen Gerätewagen Wasserrettung mit Trailer und Boot erhältlich sein, sowohl als Bausatz

als auch als Fertigmodell.

weiter geplant:

- RTW
- MB Vito der ZwK
- KEF
- RTW MB Sprinter CDI/WAS
- RTW MB Sprinter CDI/Fahrttec

Zu den Modellen der Firma FW-Modellbau ist allerdings zu sagen, das die Modelle zwar sehr detailliert sind, aber auch um einiges teurer als die Serienmodelle.

Jürgen Truckenmüller

Zweites „Leben“ der Drehleiter DLK 5

Am 28.06.2005 fuhren sechs Feuerwehrangehörige der FF Erbrach nach Ulm zur Firma Iveco Magirus Brandschutztechnik, um eine "neue" Drehleiter abzuholen. Es handelt sich hierbei um eine gebrauchte Drehleiter, die bei der Firma generalüberholt und auf Wunsch der FF Erbrach mit einem 2-Mann-Stülpkorb ausgerüstet wurde.

Es handelt sich um die DLK D-2516 der FRW 7, die zuletzt an der Feuerweherschule stationiert war. Ihr zweites „Leben“ beschließt sie nun bei der Freiwilligen Feuerwehr der Kreisstadt Erbrach.

Jürgen Truckenmüller



Kameradschaftsabend

Sehr geehrte Kolleginnen und Kollegen, der diesjährige Abend im Rittersaal bei einem leckeren Dröppke war - denke ich - wieder ein voller Erfolg. Er hat wiederum gezeigt, dass doch ein erhebliches Interesse am Austausch von Informationen nicht nur im eigenen Umfeld und Wachbereich besteht.

Deshalb ist für das Jahr 2005 am 04. November, wiederum ab 19.00 Uhr, der Rittersaal im Uerige reserviert.

**4. November 2005,
ab 19:00 Uhr,
im Rittersaal**

Um den gleichen Service wie bisher bieten zu können, wird es aus finanziellen Gründen wahrscheinlich erforderlich werden, einen Beitrag von 10,- € je Teilnehmerin/Teilnehmer zu erheben, da die Spendeneinnahmen rückläufig sind.

Ich danke für Ihr bereits signalisiertes Verständnis und freue mich auf einen weiteren unterhaltsamen Abend.

Mit freundlichen Grüßen
Armin Harbort

Autobahnstück eröffnet...

RH, Düsseldorf. Ende des letzten Jahres konnte im Düsseldorfer Süden ein neues Teilstück BAB 59 Ost/FWS durch den Abteilungsleiter 37/5 und den Schulleiter der FWS eröffnet werden. Doch scheint der neue Autobahnabschnitt unter keinem guten Stern zu stehen. Denn schon kurz nach Eröffnung des neuen Autobahnstückes kam es hier im dichten Nebel zu einem schweren Unfall. 11

Fahrzeuge waren beteiligt, 9 Schwerverletzte zu beklagen. Mehrere Personen mussten von der Feuerwehr mit hydraulischem Rettungsgerät aus ihren Fahrzeugen befreit werden. Durch den gemeinsamen Einsatz des B 1 04/2, B 1 03/2 und der II WB der FRW 6 einschließlich Notärztin konnte die Autobahn nach einer vierstündigen Sperrung wieder für den Verkehr freigegeben werden.



Tragbare Leitern

Das auf FRW 1 bestehende Lager für tragbare Leitern wurde Anfang des Jahres aufgelöst und nach FRW 7 verlegt. Auf dem Hinterhof von der FRW 7 wurde das neue Lager eingerichtet.

Zur Zeit befinden sich im Lagerbestand Leitern aus Holz- und Aluminium.

Darunter sind Klapp- und Dachdeckerleitern aus Holz, sowie 3teilige Schieb-, 4teilige Steck- und Hakenleitern aus Aluminium. Es ist geplant noch eine 7teilige Arbeitbühne dort zu lagern.

Reparaturen werden von uns nur an Aluminiumleitern durchgeführt. Die Holzleitern werden an FRW 4 repariert.

Der Tausch für Holzleitern und Aluminium Leitern findet aber an der FRW 7 statt. Für die Leiterreparatur sind zur Zeit an FRW 7/1 Roberto Schmitdke, Ingo Lork und 7/2 Dietmar Heß zuständig.

Solltet ihr eine Beschädigung an einer Leiter feststellen ist folgende Vorgehensweise zu beachten:

Als erster Ansprechpartner dient der zuständige Gerätewart, um den Schaden zu begutachten und um weitere Schritte einzuleiten. Sollte kein Geräteprüfer zur Verfügung stehen, müsst ihr an folgendes denken: Um die defekte Leiter zu tauschen, benötigen wir an FRW 7 die Gerätekarte und einen Mängelbericht. Wichtig ist das ihr die komplette Leiter mitbringt, z.B. alle Teile der 4teiligen



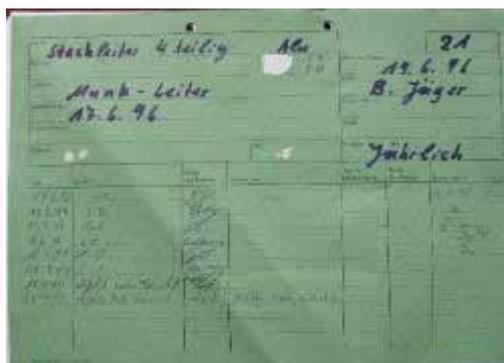
Steckleiter und nicht nur das defekte Teil. Ruft bitte vorher an (Tel.: 20740), ob wir eine Einsatzbereite Leiter zum tauschen da haben, eventuell können wir euch bei „Kleinigkeiten“ auch sofort helfen, z.B. Kälteschutz reparieren.

Ist dies der Fall, bringt ihr uns die defekte Leiter und wir reparieren diese sofort oder tauschen euch die defekte Leiter. Sollte es zu einem Austausch kommen erfolgt eine Übergabe. Dazu schreiben wir einen kurzen internen Bericht um bei eventuellen Problemen nachfragen zu können. Anschließend tauschen wir die defekte Leiter.

Wichtig ist, das ein Rücktausch **nicht** erforderlich ist. Ihr behaltet die Tauschleiter. Es ist also auch nicht nötig diese mit irgendwelchen Farben, Codes oder Wache XY zu beschriften.

Die Gerätekarte und der Prüfbericht der Tauschleiter ist dem zuständigen Geräteprüfer auszuhändigen. Ist eine Neubeschaffung erforderlich für spezielle Leitern, z.B. die Haushaltsleiter vom LF24 ist euer Ansprechpartner Herr Breker oder Herr Schlippes von der Abt.4

Ingo Lork



Reparatur Funkgeräte

Aus gegebener Veranlassung möchten wir nochmals auf die Verfahrensweise zur Reparaturabwicklung hinweisen. Mehr dazu auch im Netzwerk unter "R:\information\Service-Handbuch".

Treten Schäden an Funkgeräten oder Funkmeldeempfängern auf, MÜSSEN diese mit dem Reparaturauftrag (37/413-07.02) zur Funkwerkstatt gebracht oder geschickt werden. Bei Bedarf stehen auch Vordrucke in der Funkwerkstatt zur Verfügung.

Auf dem Reparaturauftrag müssen enthalten sein:

- Telefonnebenstelle und absendende Feuerwache
- Name (leserlich) des zuständigen Absenders
- Beim Funkmeldeempfänger der Name des Trägers
- Forian-Nr. (Z.B.: 04.46.01b)
- Geräte-Bezeichnung und Geräte-Nummer
- Die Fehlerbezeichnung (Wann und wobei tritt der

Fehler auf)

Der blaue Durchschlag geht wieder zurück zur Wache und wird benötigt um das Gerät abzuholen und um auf der Wache eine Kontrolle über den Verbleib des Gerätes zu haben.

Telefonisch ist die Funkwerkstatt wie folgt zu erreichen :

Herr Ketelaar: 20236

Herr Schweigger: 20235

Herr Zborowski: 20286

Hotline: 20224

Siegfried Schneider

NRW stiftet Ehrenzeichen für ehrenamtliche Retter

Ehrenamtliche Helfer im Katastrophen-, Zivilschutz und Rettungswesen können in Zukunft für besondere Verdienste eine Auszeichnung bekommen. Wie für ihre Kollegen bei der Feuerwehr stiftet das Land Nordrhein-Westfalen für sie ein Ehrenzeichen. Das Gesetz dazu brachte die Landesregierung in den Landtag ein. „Mit dieser offiziellen Auszeichnung wollen wir die Helfer ermutigen, stärken und ihre Leistungen anerkennen. Ohne

ihr ehrenamtliches Engagement wäre unsere Gesellschaft ärmer“, erklärte Innenminister Dr. Fritz Behrens im Dezember 2004 in Düsseldorf.

Die Tätigkeit der ehrenamtlichen Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter von Hilfsorganisationen ist mit der Arbeit der freiwilligen Feuerwehrangehörigen vergleichbar. Bisher gab es jedoch keine entsprechende Form der Anerkennung. "Das ändern wir jetzt", betonte Behrens. Die

Verleihungspraxis ist ähnlich wie beim Feuerwehr-Ehrenzeichen. Die Auszeichnung wird auf Vorschlag der privaten Hilfsorganisationen verliehen.

Das Ehrenzeichen besteht aus einem gleichschenkligen Emaillekreuz und zeigt grünes Laub auf weißem Grund, das in der Mitte das Landeswappen und auf einem unterlegten Ring die Umschrift trägt: "Für Verdienste in der Gefahrenabwehr". Es wird als Steckkreuz oder Rosette getragen.

EKG-Protokoll

Offensichtlich gibt es nach wie vor Unklarheiten, wann dem gelben DIVI-Protokoll ein EKG-Protokoll-Ausdruck beizufügen ist, deshalb wird nachfolgend die Verfahrensweise noch ein Mal erklärt.

In folgenden Fällen MUSS ein Ausdruck des EKG-Protokolls beigefügt werden:

- Bei jeder Notkompetenz-Maßnahme
- Bei allen Einsätzen

(Primär- oder Verlegungseinsätze) die durch Nicht-Notärzte (Hausarzt, Krhs-Arzt) begleitet werden

- Bei jeder Reanimation
- Bei jeder Leichenauffindung durch nichtärztliches Rettungsdienstpersonal (soweit technisch noch

möglich)

- Bei allen problematischen Einsätzen, die möglicherweise zu einer Beklagung führen könnten
- In allen Fällen, in denen es zu besonderen Vorkommnissen (auch nichtmedizinischer Art) kam
- In allen medizinisch außergewöhnlichen Fällen, in denen eine sichere Dokumentation aus medizinischem Gründen sinnvoll erscheint

Jeder EKG-Protokoll-Ausdruck muss mit Name/Vorname des Patienten

und wenn nicht vorhanden Datum und FRN des RM beschriftet werden und ist sicher am gelben DIVI-Protokoll zu befestigen.

Das EKG-Protokoll für den gelben Bogen ist vom RTW zu erstellen, auch wenn zusätzlich ein Protokoll im Krankenhaus abgegeben wurde.

Die Erfahrung zeigt, dass auf das EKG in der Krankenakte später nicht zurückgegriffen werden kann!

Damit die Protokolle vollständig und aussagefähig sind, möchte ich noch Mal

darauf hinweisen, dass während des gesamten Einsatzes der Corpuls 08/16 nicht ausgeschaltet werden darf. Bei Diskonnektion der Kabel, z.B. zum Transport durchs Treppenhaus deshalb das Gerät eingeschaltet lassen und nachher die Kabel im RTW wieder anschließen. Nach Übergabe des Patienten das Protokoll im Krankenhaus ausdrucken und dann erst das Gerät ausschalten!

Bei Rückfragen können Sie sich gerne an mich wenden.

Dr. F. Sensen

Transport mit Inkubatoren

Um ein ständiges Wechseln von Tragenuntergestellen zu vermeiden, befinden sich in der Uni-K6, dem EVK und in der Diakonie ein spezielles Tragenuntergestell für Inkubatoren. Nach Herstellerangaben darf der Dräger-Transportinkubator nur mit diesen Sonderuntergestellen transportiert werden. Die im Rettungsdienst üblichen Untergerüste sind unzulässig. Der Hersteller übernimmt hierfür keine Garantie.

HINWEIS

Steuerteil am Fußende

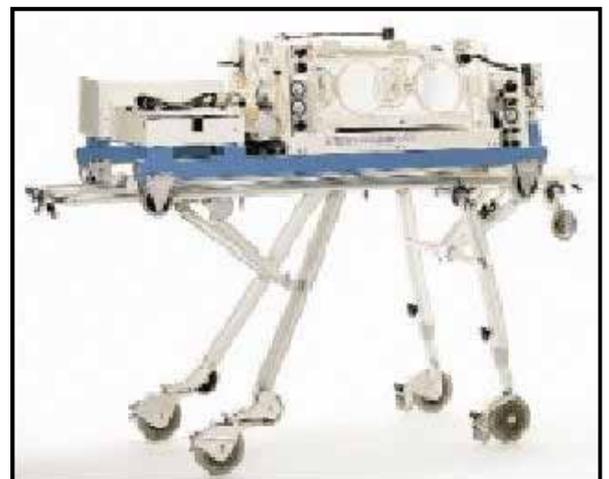
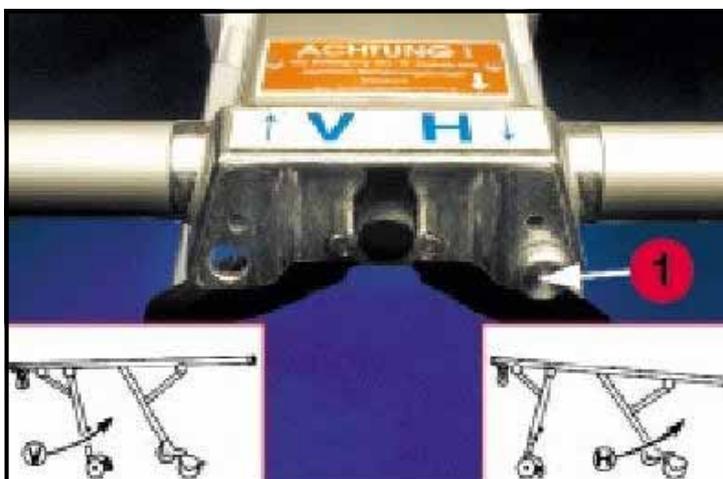
- ☞ Bedienungshebel "H" zum Schwenken des hinteren Standbeins für Ein- und Ausladevorgang und Bodenposition.
- ☞ Bedienungshebel "V" zum Schwenken des vorderen Standbeins für Ein- und Ausladevorgang und Bodenposition.

Bei Sonderfahrgeräten für Dräger Inkubatortransporte, wird durch den Sicherungsknopf der Bedienungshebel "H" gegen unbeabsichtigtes Betätigen gesichert.

Der Sicherungsknopf muss vor dem Betätigen des Bedienungshebel "H" gedrückt werden.

Ein Wechseln der Tragenuntergestelle entfällt hiermit.

Bernd Braun



Schleifkorbtrage für schwergewichtige Patienten

Zum Transport von schwergewichtigen Patienten ist eine spezielle Schleifkorbtrage von der Fa. FERNO angeschafft worden. Diese neue Ausführung zeichnet sich durch ihre spezielle Breite von 81 cm aus. Grundgestell und Rahmen sind aus Edelstahl gefertigt, wodurch eine extrem hohe Belastbarkeit ermöglicht wird.

Die Gleitkufen an der Unterseite dienen zur Stabilität und zum besseren Transport.

Die Korbtrage ist serienmäßig mit 4 Patienten-Haltergurten ausgestattet. Zusätzlich ist für die Benutzung der Korbtrage eine besondere Abseilspinne beschafft worden.

Maße und Gewichte:

Länge: 216 cm

Breite: 81 cm

Höhe: 19 cm

Gewicht: 19,5 kg

max. Belastbarkeit: 1100 kg

Die Korbtrage und die dazu gehörige Abseilspinne sind beim Desinfektor gelagert.

Bernd Braun



Neuer Reanimationsalgorithmus: Version „2.bi“

Durch die Umrüstung der Defibrillatoren im Rettungsdienst der Stadt Düsseldorf auf die biphasische Technologie haben sich die notwendigen

Energiemengen geändert. Folglich ändert sich rein formal auch der aktuelle Algorithmus.

Die Änderung von Version "2.0" in Version "2.bi" besteht ausschließlich in der Änderung der Defibrillationsenergie. Eine Änderung im Handlungsablauf findet nicht statt.

Defibrilliert wird weiterhin ausschließlich im Halbautomatenmodus!

Die Energiestufenerhöhung 150J - 150J - 200J wird wie bisher vom 08/16 automatisch vorgenommen.

Bei Fragen können Sie sich gerne an mich wenden.

Dr. F. Sensen

Die Feuerwehrschnule informiert

Im zurückliegenden Jahr 2004, sowie im laufenden Jahr 2005, gab bzw. wird es etliche Änderungen sowohl im Bereich der Maschinistenausbildung (Pumpenmaschinist & Drehleitermaschinist), als auch im Bereich der Ausbildung TH-Wald (Motorkettensäge) geben. Sinn dieses Beitrages ist es, den aktuellsten Wissensstand nicht nur in den laufenden Grundausbildungen zu vermitteln, sondern auch alle interessierten Kollegen der Feuerwehr Düsseldorf zu informieren.

1. MaHLF = Maschinist für Hilfeleistungs- und Löschfahrzeuge:

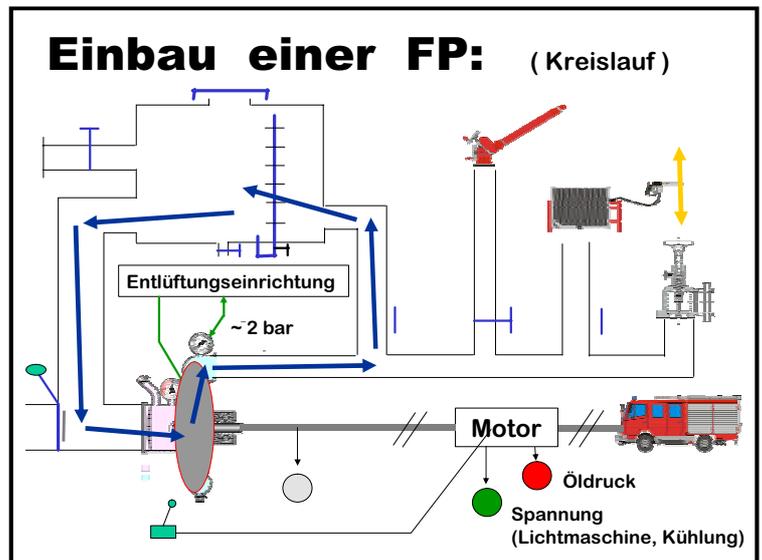
Neue Ausbildungsunterlage

Seit Anfang 2004 existiert eine neue Ausbildungsunterlage für die MaHLF-Ausbildung. Diese besteht aus den drei Teilen:

- (A) „Feuerlöschkreiselpumpe“,
- (B) „Wasserförderung über lange Wegestrecke“ und
- (C) „Kraftbetriebene Geräte und Stromgenerator“. Diese Unterlage kann über die Lehrmittelverwaltung oder über den Fachbereich 2 der Feuerwehrschnule bezogen werden.

Standardausgangsdruck

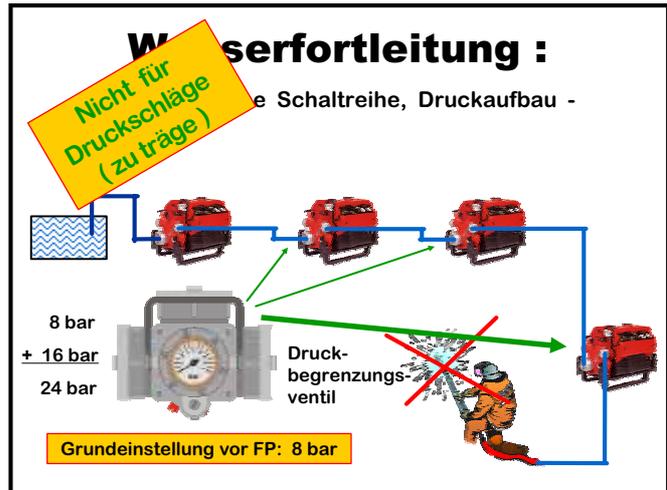
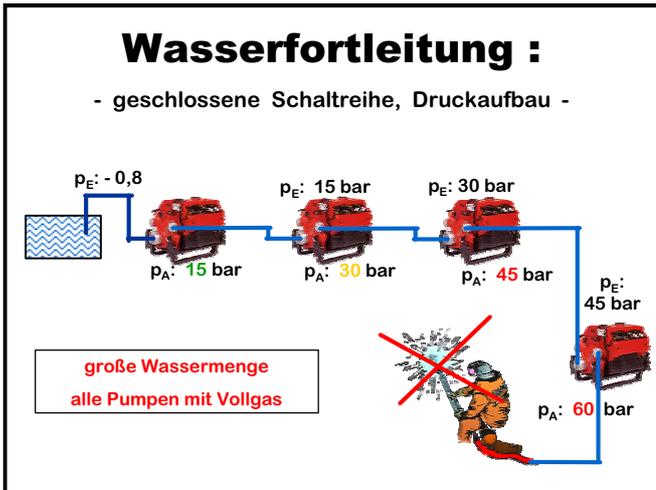
Durch einen entsprechenden Arbeitskreis wurde durch 37/2 und 37/5 ein Standardausgangsdruck von 10 bar festgelegt. Dieser entlastet den Maschinisten, der u.U. über zuwenig Informationen verfügt, um einen angemessenen Ausgangsdruck einstellen zu können; andererseits weiß der Fahrzeug- bzw. Gruppenführer zu jedem Zeitpunkt, welche Druckverhältnisse tatsächlich vorliegen. Ist der Druck für die Einsatzlage nicht angepasst (z.B. im Schaumeinsatz), spricht er über den 2-m-Einsatzstellenfunk den Maschinisten an, um ihm die gewünschte Druckänderung mitzuteilen. Der Standardausgangsdruck ist jedoch so gewählt, dass er für die meisten Einsatzsituationen für den ersten Angriff an-



gemessen ist. Hintergrund ist es, auch im Innenangriff am Hohlstrahlrohr eine befriedigende Tröpfchengröße zu erzeugen, um eine erforderliche Rauchgaskühlung effektiv durchführen zu können. Der relativ hohe Standardausgangsdruck bedeutet aber andererseits, dass ein schnelles Schließen von Strahlrohren oder anderen Wasserabgabearmaturen (z.B. Hydrochild, Lüfter o. ä.) möglichst vermieden werden sollte, um dynamische Druckschläge zu verhindern (Ausnahme: Impulslöschverfahren). Auch die Gefahr, dass sich die FP bei fehlender Wasserabgabe erhitzt bis hin zum „Festfressen“ der Laufräder, muss ständig beobachtet werden. Ein vorsorgliches Öffnen der „By-Pass-Leitung“ (FP ? Tank) wird empfohlen, da eine massive Erwärmung bei hohen Drücken im Bereich von wenigen Minuten erfolgen kann.

Druckbegrenzungsventil

Bei der (geschlossenen) Reihenschaltung besteht grundsätzlich die Gefahr eines Druckaufbaus. Dieser kann sowohl Schläuche und Pumpen zum Platzen bringen, als auch feuerwehrangehörige durch umherfliegende Teile verletzen. Um hier entgegenzuwirken, müssen von jedem Maschinisten Druckbegrenzungsventile in die Förderleitung eingebaut werden (auch schon bei einer Reihenschaltung von „nur“ zwei Pumpen!). Im Fall von zwei vorhandenen Ventilen je Pumpe, wird vor und nach der FP eingebaut – ist pro Pumpe nur ein



Ventil vorhanden, so wird es vor der Kreiselpumpe eingebaut, um den aufgebauten Wasserdruck abzuleiten.

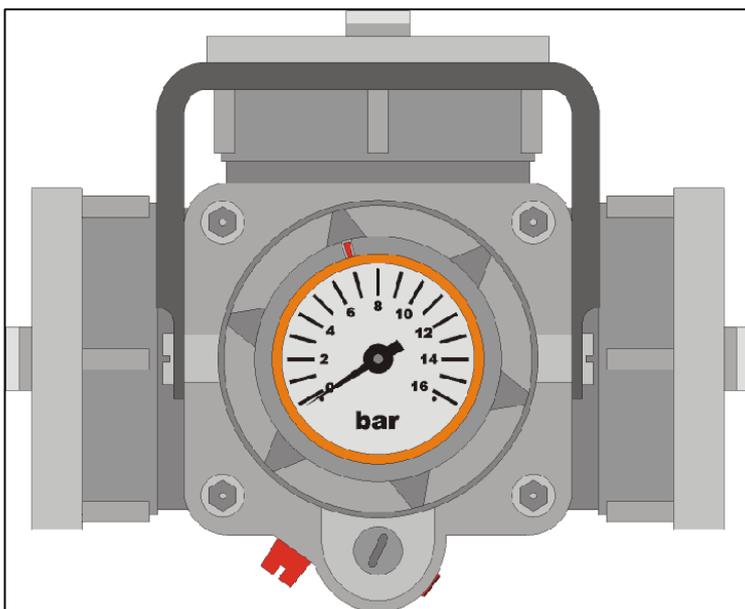
Steht für die gesamte Förderstrecke insgesamt nur ein Druckbegrenzungsventil zur Verfügung, so wird dies vor die Brandstellen-FP eingebaut, da diese FP die Gefährdetste von allen ist. Gleichwohl besteht für die vorgelagerten Pumpen die Gefahr des Druckaufbaues, wenn die Förderleitung aus irgendeinem Grund geschlossen wird (z.B. durch Schließen der federbelasteten Niederschraubventile an der 2. Verstärkerpumpe).

Das Druckbegrenzungsventil ist in der Einstellung „0 bar“ auf dem Fahrzeug verlastet, um die Steuerfeder innerhalb des Ventils zu entlasten. Wird es in die Förderstrecke eingebaut, so wird bei *Einbau nach der Pumpe* die Einstellung „12 bar“ (= Gebrauchsprüfdruck der Schläuche nach jeder Reinigung) gewählt,

bei *Einbau vor der Pumpe* die Einstellung „8 bar“.

Durch diese Einstellung entsteht eine automatische Sicherheitseinrichtung: der Eingangsdruck an der FP kann (bedingt durch das vor eingebaute Druckbegrenzungsventil) maximal 8 bar betragen. Steht der Gashebel der Pumpe auf Vollgas, so wird der Eingangsdruck um 14–16 bar erhöht, also auf 22–24 bar. Dieser Maximalwert liegt aber noch unter dem Prüfdruck des Pumpengehäuses (25 bar), so dass keine darüber hinausgehenden Druckspitzen entstehen können. Im Rahmen der neuen Pumpennormen (DIN EN 1028) muss allerdings zukünftig darüber nachgedacht werden, die Einstellung des Druckbegrenzungsventils weiter zu senken.

Entgegen früherer Meinungen ist das Druckbegrenzungsventil aufgrund seiner Trägheit nicht in der Lage, dynamische Druckschläge abzufangen und abzubauen. Ähnlich wie beim federbelasteten Niederschraubventil an der FP, sind hier die „Reaktionszeiten“ viel zu langsam, um einen Druckschlag, der sich mit nahezu Schallgeschwindigkeit fortpflanzt, verhindern zu können. Gleichwohl schützt das Druckbegrenzungsventil vor hohen Drücken, die sich langsam aufbauen.



2. MaDLK = Maschinist für Hubrettungsfahrzeuge

Da bei der Feuerwehr Düsseldorf momentan das Verhältnis Magirus- zu Metz-Drehleitern nahezu ausgeglichen ist, wird die MaDLK-Ausbildung ab Mitte 2005 umgestellt. Nachdem bislang nur auf Magirus-Leitern geschult wurde, erstreckt sich die Ausbildung

ab dem Lehrgang L-MaDLK 05/03 auf beide Fahrzeugtypen. Zu diesem Zweck wurde der Lehrgang von einer Woche auf 8 Tage verlängert. Bis zum Start dieses neuartigen Lehrgangs werden auch in dem Bereich MaDLK neue Ausbildungsunterlagen vorhanden sein.

Da bis Ende 2005 sämtliche Metz-Aufbauseminare durchgeführt sein werden, bietet die Feuerwehrscheule ab dem darauf folgenden Jahr 2006 nur noch ein bis zwei 3-Tage-Lehrgänge Metz-DLK an, um Kollegen, die auf eine sog. „Metz-Wache“ versetzt wurden, nachzuschulen.



3. TH-Wald; Motorkettensäge

Neuer Einfüllstutzen

Anstatt eines üblichen Auslaufrohrs ist der Kraftstoffkanister der Motorkettensägen ab Anfang 2005 mit einem selbstschließendem Einfüllstutzen ausgestattet. Der Kanister muss dabei zum Betanken der Säge senkrecht nach unten auf den geöffneten Tankeingang aufgesetzt werden. Ein ungewolltes Überlaufen des Tanks oder ein Verschütten des Kraftstoffs (evtl. auf heiße Motorteile) wird so verhindert. Außerdem entstehen auf diese Art der Betankung keine schädlichen Kraftstoffdämpfe. Auch eine mögliche Umweltverschmutzung kann auf diese Weise ausgeschlossen werden. Nachdem neu beschaffte Kanister (z.B. auf den LF 16/12 Ziegler) von vornherein mit diesem Einfüllstutzen versehen war, werden nun auch ältere Kanister nach und nach umgerüstet.

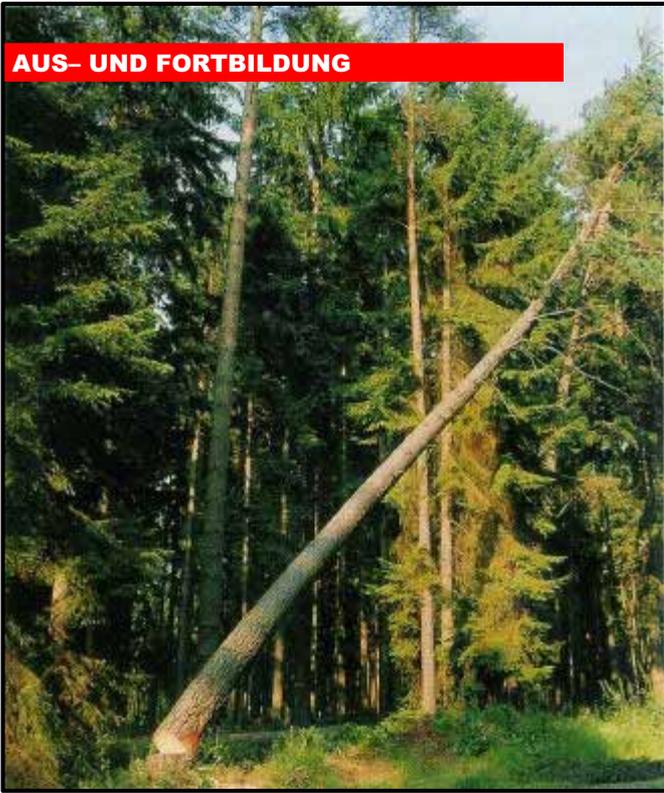


Fällheber

Beim Fällen eines Baumes kann es vorkommen, dass der Baum nicht zu Boden fällt, sondern sich an ein anderes Objekt (Baum, Haus o.ä.) anlehnt. Gleiches kann auch durch Wind und Sturm passieren. Gerade alte und morsche Bäume bzw. Äste sind diesbezüglich besonders gefährdet. Dieser hängen gebliebene Baum stellt eine große Gefahr dar, da er sich jederzeit drehen und umstürzen kann. Dies kann so schnell geschehen, dass sich Personen, die sich in dem Gefahrenbereich befinden, nicht mehr rechtzeitig in Sicherheit bringen können. Hier kann der Fällheber, der sich ab 2005 als Wachinventar auf jeder FRW befindet und bei Sturmereinsätzen mitgenommen werden sollte, eingesetzt werden. Ein weiterer Fällheber befindet sich auf dem RW 2.

Bei diesem Gerät handelt es sich um eine Hebelarm (1300 mm) mit integriertem (Schwarzwälder-) Wendehaken. Der Fällheber wird mit der Spitze in der Rinde fixiert und erlaubt es dann, den Baumstamm seitlich zu drehen. Diese Technik ist die effizienteste Möglichkeit, den gefällten oder durch Wind umgestürzten Baum/Ast zu bewegen. Die Alternative besteht nur im „Umklotzen“ (= stückweises Absägen des Stammes von unten her), was nach den geltenden Vorschriften (UVV 1.13 bzw. GUV-V-C51 „Forsten“) jedoch nur bis zu einem Stammdurchmesser von 200 mm zulässig ist. Auch das Wegziehen von bereits gestürzten Bäumen und Ästen kann mit diesem Gerät kraft- und personalchonend durchgeführt werden. Der Fällheber gehört zur Standardausrüstung in der Forstwirtschaft.

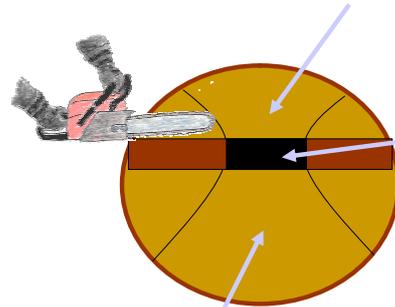
Da der hängende Baum mithilfe des Fällhebers (weg-) gedreht werden muss, muss zuvor die Bruchleiste, die dem fallenden Baumstamm als „Scharnier“ dient, von beiden Seiten soweit



TH - Wald

- Fällheber -

Fäll-Kerb



Bruchleiste , jetzt nur noch Zapfen

Fäll-Schnitt



eingeschnitten werden, bis der Baum nur noch über einem Zapfen mit dem Baumstumpf verbunden ist.

Der Fällheber darf nur von einer Person gezogen werden, da ansonsten die Gefahr besteht, dass aufgrund des relativ langen Hebelarmes die Belastung zu groß wird und das Gerät bricht. Wird der Fällheber fälschlicherweise gedrückt, oder befinden sich weitere Personen auf der Druckseite des Hebers, so besteht für diese Verletzungsgefahr, wenn der Fällheber plötzlich losgelassen wird (oder aus anderen Gründen seinen festen Sitz am Stamm verliert) und dann schlagartig zurückschnellt.

Eine weitere Möglichkeit, einen hängen gebliebenen Baumstamm zu bewegen, besteht

im Hochheben des komplett durchtrennten Stammes kurz hinter dem Fallkerb bzw. -schnitt. Dazu müssen nach UVV zwei Hebelarme über Kreuz (rechts und links vom Stamm) eingesetzt werden, um die Richtung des wegrutschenden Stammes kontrollieren zu können. Hier wäre der Einsatz des Fällhebers in Kombination mit dem Halligan-Tool denkbar.

Das Thema „Motorkettensäge / Fällheber“ wird voraussichtlich Bestandteil der 16-Stunden-Fortbildung 2006 werden.

Wolfram Pohlheim

Das

OPEN-TEAM

informiert:

Das OPEN-TEAM der Feuerwehr Düsseldorf leitete vom fünften bis siebten Juli 2005 in Münster am Institut der Feuerwehr NRW seinen zweiten Erfahrungsaustausch zum Thema **Methoden und Haltungen in der PSU**

PSU verkürzt Psycho-Soziale-Unterstützung, sie wird von vielen Feuerwehrkollegen und Kameraden und Mitarbeitenden im Rettungsdienst - täglich - geleistet: im Dienst für die Kundschaft und für Mitarbeitende.

Seit einigen Jahren entstehen in den Feuerwehrenteams, deren Mitarbeitende beschult werden für das Thema PSU. Diese Seminare finden am Institut der Feuerwehr NRW statt. Konstruktiver Umgang mit Stress, Einsatznachbereitung, Krisenbegleitung, Beistand, Gesprächsführung und Prävention sind beispielsweise Themen. Denn neben der menschlichen Hilfsbereitschaft und dem Interesse an Anderen leistet ein kleiner Werkzeugkoffer für die Kommunikatoren oft gute Dienste.

Die 14 Teilnehmenden aus Amsterdam, Berlin, Dortmund, Gladbeck, Düsseldorf, Lüdenscheid, Solingen und Wuppertal besprachen unter anderem folgende Themen:

PSU... nach dem Tsunami, vor dem Weltjugendtag, vor der WM und überhaupt in

Großschadenlagen und vor allem im Alltag vor Ort, im Dienst, im Einsatz, auf der eigenen Wache und im Gespräch.

PSU - Ausbildungsinhalte - Entwicklungen und -Zielvorstellungen, Stressresistenz, Beratung, Coaching, Supervision, Coping-Strategien, Teamerfahrungen, - Struktur und - Zuständigkeiten waren weitere Themen.

Steffanie Schramm stellte die Rettungsdienst-Studie der Uni Düsseldorf vor, für die sie noch RettAss und RettSan bis ca. vierzig Jahre sucht.

Aus Amsterdam kamen Beiträge zum Thema "Umgang mit dem ersten Opfer", "Mobbing und Sündenbock" und viele brauchbare Hinweise aus der langjährigen BOT-Erfahrung (BOT = Brandwehroppvang Team, Amsterdam)

Mit der kleinen Einführung in die gewaltfreie Kommunikation wurde eine Haltung in der Mediation (Konfliktbegleitung) vorgestellt, die sich leicht - auf jeden kommunikativ lösbaren Konflikt - übertragen lässt, die zumindest die Kommunikation erleichtert und meines Erachtens unser Leben bereichert.

Jan Mallmann-Kallenberg

Brandsicherheitswachen

Die Brandsicherheitswachen für das Jahr 2004 sind abgerechnet.

2003 mussten für 1941 Veranstaltungen 5722 Kollegen eingesetzt werden,

36 Kollegen davon aus dem Dienst..

2004 mussten für 1914 Veranstaltungen 4658 Kollegen eingesetzt werden,

35 Kollegen davon aus dem Dienst

2004 verringerte sich die Zahl der Veranstaltungen, so dass insgesamt weniger Personal benötigt wurde.

Leider ist die Anzahl der Besetzungen aus dem Dienst gleich geblieben. Ich denke, dass hier aufgrund der hohen Nachfrage bezüglich der Übernahme von Brandsicherheitswachen eine deutliche Reduzierung eintreten wird.

Ich möchte mich bei allen Kollegen, auch im Namen der Stabstelle, für ihren Einsatz bedanken.

Wir hoffen, dass wir Ende des Jahres wieder mit guten Zahlen aufwarten können.

Mit kollegialem Gruß
Peter Albers

Segelabteilung – demnächst auch in der Feuerwehr-Sportvereinigung ?

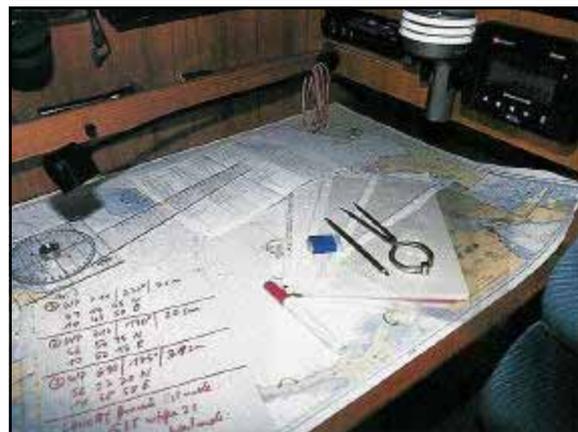
Wind, Sonne, Palmen, weißer Strand, glitzerndes Wasser, frischer Wind, – das heißt „SEGELN“. Navigation, Schifffahrtsrecht, Wetterkunde, Seemannschaft, – auch das heißt „SEGELN“ ... und Segeln ist wunderschön, superinteressant, höchst anspruchsvoll, sportlich, fördert die Kameradschaft und ist einfach ultimativ! Segel- und bootsbegeisterte Feuerwehrkollegen gibt es daher in unseren Reihen nicht nur bei der Löschbootstation. Auch bei der „bodenständigen“ Feuerwehr sind viele Feuerwehrangehörige maritim angehaucht (mit oder ohne eigenem Boot/Schiff – mit oder ohne Bootsführerschein).

Aus diesem Grund stellt sich die Frage über die Gründung einer Segelsportabteilung innerhalb der Feuerwehrsportvereinigung Düsseldorf. Aber in welchem Rahmen ist dies sinnvoll oder überhaupt möglich?

- Wie viele Kollegen haben überhaupt Interesse an einer solchen Abteilung?
- Soll nur der Bereich „See“ in Frage kommen, oder auch „Binnen“ – oder beides?
- Soll Ausbildung betrieben werden und wenn ja bis zu welchem Niveau?
- Wer ist in der Lage bzw. gewillt Ausbildung zu betreiben?
- Soll ein eigenes Boot/Schiff beschafft werden oder ist Mieten/Chartern besser?
- Sollen gemeinsame Törns durchgeführt werden, um auch andere interessierte Kollegen an die Segelei heranzuführen?
- Sollen regelmäßige „seemännische“ Erfahrungsaustausche in gemütlicher Runde stattfinden?
- „Weißt Du noch, damals am Cap Horn...“
- Wie soll die Kostenfrage gelöst werden?
- Wer ist noch bereit, organisatorisch tätig zu werden?

INTERESSE bekommen?...

... dann sollten wir diese Fragen in einer ge-



meinsamen Runde bei einer netten Tasse Bier besprechen. Dazu meldet Euch bitte zahlreich und unverbindlich über Telefon oder via GroupWise bei Wolfram Polheim (FwS, 20524) oder bei Frank Neukirchen (FRW 8/2, 20841)

P.S.: Erste Anfragen bei der Sportvereinigung hörten sich durchaus positiv an