



Feuerwehr und Rettungsdienst
Landeshauptstadt Düsseldorf



FEUERMELDER

ZEITSCHRIFT DER FEUERWEHR DÜSSELDORF



Ausgabe **46**

Januar 2007
14. Jahrgang





Feuerwehr, Rettungsdienst
und Bevölkerungsschutz
Landeshauptstadt Düsseldorf



FEUERMELDER

ZEITSCHRIFT DER FEUERWEHR DÜSSELDORF

Ausgabe **46**
Januar 2007
14. Jahrgang



Impressum:

Herausgegeben von der Landeshauptstadt Düsseldorf
Feuerwehr, Rettungsdienst und Bevölkerungsschutz

Verantwortlich:
Peter Albers
Feuerwehr, Rettungsdienst und Bevölkerungsschutz
Landeshauptstadt Düsseldorf

Redaktion:
Stephan Boddem, Heinz Engels, Jürgen Leineweber,

Textbeiträge:
Albers, Arndt, Braun, Bräutigam, Breker, Cimolino, Engels, Gilbert, Guthoff, Hitz, Kamphausen, Landers, Leineweber, Loddoch, Lork, Mallmann, Mauritz, Mücke, Müller, Proske, Schulze, Sensen, Spiekermann, Wachter, Wachtmeister, Weißhorn

Fotos:
Google, Kögler, Tampier, Truckenmüller, Bildstelle Feuerwehr Düsseldorf

Gestaltung:
Jürgen Leineweber

Herstellung:
Stadtdruckerei



Die Themen in diesem Heft:

● Verwaltung		
Neue Gesichter im Amt.	Seite	6
● Gefahrenabwehr und Rettungsdienst		
Gefahren durch Kampfmittel	Seite	15
Seminar Hoch- und Tiefbauunfälle	Seite	16
Freundliche Übernahme	Seite	36
Neues vom Rettungsdienst	Seite	37
Neuer Algorithmus für die Kinderreanimation	Seite	38
3. nationaler Vergleichskampf der Höhenretter	Seite	43
Brand einer Autowerkstatt	Seite	47
Jugendfeuerwehr am Schliersee	Seite	55
● Technik		
Die Zentralwerkstatt informiert	Seite	9
Der Witterung angepasste Bereifung	Seite	10
Sicherheitsdatenblätter	Seite	15
Technik News	Seite	21
Rußfilter in Rettungswagen	Seite	29
Brandmeldeanlagen	Seite	31
Warum ein Vito kein Landrover ist...	Seite	54
Wegfall der Behördenkennzeichen	Seite	54
● Personalentwicklung, Aus- und Fortbildung		
Förderverein der Schule vom ersten „Auslandseinsatz“ zurück	Seite	40
Fahrsicherheitstraining für LKW	Seite	20
● Sonstiges		
Armin Harbort hängt die Uniform für immer an den Haken	Seite	3
Die Retter werden noch schneller	Seite	6
Kameradschaftsabend 2007	Seite	9
Dankschreiben	Seite	55
Zuguterletzt	Seite	59



Armin Harbort hängte die Uniform für immer an den Haken

Der Leiter der Feuerwehr Düsseldorf, Armin Harbort, schied nach über 34 Jahren aus dem aktiven Feuerwehrdienst aus und ging in den wohlverdienten Ruhestand. Er vollendete am 18. Oktober sein 60. Lebensjahr. Dezernentin Charlotte Nieß-Mache verabschiedete ihn am Dienstag, dem 31. Oktober, im Rahmen einer Feierstunde in den Räumen der Leitstelle der Feuerwehr. Auch für Frau Nieß-Mache war es ihre letzte Amtshandlung, denn auch sie trat zum 31. Oktober in den Ruhestand.

Armin Harbort, gebürtiger Kölner, besuchte von 1957 bis 1966 das Gymnasium in Brühl und machte dort sein Abitur. Er studierte Maschinenbau für Kraftfahrwesen an der RWTH Aachen. Nach Abschluss des Studiums startete Harbort seine Feuerwehrlaufbahn am 1. August 1972 bei der Feuerwehr Wuppertal. Als Brandassessor wechselte er 1974 nach Düsseldorf. Bereits 1978 wurde er stellvertretender Amtsleiter der Feuerwehr. Am 1. November 1990 trat er die Nachfolge vom Amtsleiter Dr. Werner Graf an und übernahm die Feuerwehr mit ihren rund 750 Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern.

Er konnte auf eine wechselvolle Zeit als Amtsleiter zurück blicken. Zu Beginn seiner Amtszeit stand die Feuerwehr unter striktem Sparzwang, Personal musste

abgebaut werden, ohne dass die Bürgerinnen und Bürger eine Verschlechterung ihrer Versorgung in Kauf nehmen sollten. Ein neuer flexibler Dienst mit nur noch zwei Wachbereitschaften wurde zur Kompensation des Personalabbaus eingeführt.

Unvergesslich -auch für Armin Harbort- war die Brandkatastrophe am Düsseldorfer Flughafen im April 1996 mit insgesamt 17 Toten und rund 80 Verletzten. Danach vollzog sich dann ein einschneidender Wandel nicht nur in der Feuerwehr Düsseldorf. In einem Gutachten war festgestellt worden, dass wir zur Erfüllung unserer vielseitigen Aufgaben personelle und technische Verstärkung benötigen, was dann von der Stadt mit großem finanziellen Aufwand auch schnell umgesetzt wurde. Eine „neue“ schlagkräftige Feuerwehr entstand in seinen letzten Amtsjahren, die heute zu den besten in Deutschland zählt.

Die Arbeitsgemeinschaft der Leiter der Berufsfeuerwehren in Nordrhein-Westfalen, wählte Armin Harbort 1995 in den Vorstand, dem er bis zum August dieses Jahres angehörte.

Herr Harbort war an der Gründung des im Jahre 2000 initiierten Stadtfeuerwehrverband maßgeblich beteiligt. Der Verband vereint Berufsfeuerwehr, Freiwillige Feuerwehr und Werkfeuerwehren hier in Düsseldorf.





Die Gründung und Förderung der Jugendfeuerwehr ist eines der Ziele des Stadtfeuerwehrverbandes, das Armin Harbort verfolgte.

In die Amtszeit von Armin Harbort fiel u. a. der Neubau der Leitstelle, der im Interesse der Sicherheit der Bürgerinnen und Bürger in unserer Stadt erforderlich wurde. Erstmals in der Geschichte der Feuerwehr Düsseldorf erhielt die Leitstelle ein eigenes Gebäude, das auch für die zukünftigen technischen Entwicklungen gewappnet ist.

Herrn Harborts Interessen galten auch dem Sport. Als begeisterter Faustballer förderte er diesen typischen Feuerwehrsport an den Düsseldorfer Feuerwachen. Gleiches galt auch für Tischtennis. Jährlich werden in diesen beiden Sportarten Meisterschaften unter den Feuerwachen ausgetragen.

Das Ende seiner Amtszeit wurde auch mit von der Europäischen Union geprägt, da von dort neue Regelungen zur Arbeitszeit im Alarmdienst kamen und umgesetzt werden mussten.

In einer Feierstunde in den Räumlichkeiten der Leitstelle wurden Armin Harbort und Charlotte Nieß-

Mache in Anwesenheit von Vertretern der Stadt, der Hilfsorganisationen und langjährigen Wegbegleitern ihres Arbeitslebens verabschiedet.

Armin Harbort und Charlotte Nieß-Mache machten ihre letzte Fahrt aus dem Dienst nach Hause stiehlt in einer alten, echten ehemaligen Düsseldorfer Drehleiter, die aus einem Feuerwehrmuseum ausgeliehen war. Wir wünschen Herrn Harbort und seiner Ehefrau sowie unserer ehemaligen Dezernentin, Frau Nieß-Mache, für die Zukunft alles Gute und vor allem Gesundheit.

Die Verabschiedung von Armin Harbort war auch gleichzeitig der Beginn einer neuen Ära. Peter Albers erhielt am gleichen Tag aus den Händen von Oberbürgermeister Erwin seine Ernennungsurkunde und ist damit seit dem 1. November neuer Leiter der Feuerwehr Düsseldorf.

Michael Mücke, ein Redakteur der Lokalredaktion der NRZ, veröffentlichte am 11. November aus Anlass der Amtsübernahme den folgenden Artikel, der ein trefendes Bild unseres neuen Chefs zeichnet:



Die Retter werden noch schneller

Peter Albers führt jetzt die über 900 Feuerwehrmänner in Düsseldorf: „Ich bin mit ganzem Herzen dabei.“

Seine Antwort kommt so schnell wie ein Alarm: „Ich bereue keinen einzigen Tag. Ich bin mit ganzem Herzen dabei.“ Das sagt der Mann in der dunkelblauen Dienstkleidung, dessen Vater und Großvater auch schon Brände löschten, der fast auf den Tag genau ein Viertel Jahrhundert bei der Düsseldorfer Feuerwehr ist und mit Tochter und Ehefrau in der Dienstwohnung der Wache Münsterstraße lebt: Peter Albers, 49 Jahre, ist der neue Chef der Feuerwehr. Er wird die Retter noch schneller machen, setzt auf Motivation und Überzeugungskraft. Wenn er über seine Kollegen spricht, erinnert er an den Kapitän einer Fußballmannschaft. „Wir sind gut aufgestellt.“ „Wir sind ein Team“, vor allem: „Wir zählen zu den Top Ten in Deutschland.“

In der ersten Liga

Bundesweit steht Düsseldorf in der ersten Liga: Mit einer modernen Flotte von 300 Einsatz-, Rettungs- und Löschwagen und über 900 hauptberuflichen und ehrenamtlichen

Rettern. Nach der Flughafen-Katastrophe vor zehn Jahren wurden weit reichende Konsequenzen gezogen und bisher fast 100 Millionen Euro in die Feuerwehr investiert. Externe Gutachter von KPMG und Vorplan erarbeiteten einen Katalog, um bei 90 Prozent aller Einsätze sicherzustellen, dass die Sanitäter innerhalb von sechs und der erste Löschtrupp in acht Minuten am Einsatzort sind. „Das sind Schutzziele, an denen wir uns messen“, betont der leitende Branddirektor.

Bis 2009 sind die letzten Lücken geschlossen: Mit dem elf Millionen Euro teuren Bau der Feuerwache zwischen Nordstern und Airport, mit der Verlegung des Notarztes von Garath zur Forststraße in Benrath, der dann eher in Eller und Unterbach und noch schnell genug in Garath ist, sowie der neuen Rettungswache am Gerichtschreiberweg, die den Norden besser versorgen soll.

Albers war es von Anfang an wichtig, die Vorschläge der Gutachter umzusetzen. Der studierte Physiker leitete seit 1990 die Abteilung Gefahrenabwehr und Rettungsdienst

und er weiß, dass es nicht nur darauf ankommt, schnell zu löschen, sondern auch später zu fragen, wie man Unglücke und Fehler vermeiden kann. Der Feuerwehr-Chef nennt beispielsweise die Bildung einer städtischen Chemie-Kommission nach dem Giftalarm in einem Rather Lager in den 80-er Jahren und das Verbot, eine Krautwatte zu tragen, nachdem sie bei einem Feuerwehrmann schwere Brandverletzungen verursacht hatte.

Die Gasexplosion im Mietshaus an der Krahestraße mit sechs Toten hat sich bei Peter Albers für immer ins Gedächtnis gebrannt. „Die ganze Krahestraße war eine Rauchwolke. Da schrien Leute, die verschüttet waren.“ In Gesprächen mit seiner Frau, mit Freunden und Kollegen versucht er, schreckliche Bilder zu verarbeiten. Und setzt auch sonst ganz auf Kommunikation, geht zu den neun Wachen, spricht mit den Männern über ihre Arbeit, um heraus zu finden, wo der Schuh drückt. „Die Erkenntnisse der Kollegen vor Ort beziehe ich in meine Überlegungen ein. So findet sich jeder in den Entscheidungen wieder.“

Sanitäter mit Laptop

Gegenseitiges Vertrauen braucht Albers auch für sein neues Pilotprojekt. Er will die Sanitäter der Wache Münsterstraße dafür gewinnen, über ihre sämtlichen Einsätze bis ins Detail zu berichten, um mögliche Schwachstellen bei der Rettung eines Opfers zu erkennen. Die Sanitäter sollen deshalb unmittelbar nach

der Fahrt ins Krankenhaus spezielle Fragen auf einem mitgeführten Laptop beantworten. Die Antworten werden mit Hilfe eines Computers ausgewertet. Eine Idee, die Leben retten kann. In Dresden hat man es bereits gemacht - und die Medikamenten-Vergabe korrigiert.

Michael Mücke



Neue Gesichter im Amt...

Hallo Kolleginnen und Kollegen, mein Name ist Anja Loddoch und ich bin 24 Jahre alt. Ich komme aus Hamminkeln am schönen Niederrhein und bin und bleibe ein Landei!

1999 habe ich meine Ausbildung zur Verwaltungsfachangestellten hier bei der Stadtverwaltung Düsseldorf begonnen. In diesen drei Jahren habe ich viele verschiedene Ämter durchlaufen und war für einige Zeit auch bei der Feuerwehr an der Hüttenstraße, wo es mir sehr gut gefallen hat.



Nach meiner Ausbildung habe ich vier Jahre im Stadtbetrieb Zentrale Dienste gearbeitet und habe seitdem nach einer Stelle bei der Feuerwehr Ausschau gehalten. Jetzt hat es endlich geklappt und ich freue mich auf die Arbeit in der Abteilung 37/44 und die neuen Kolleginnen und Kollegen.

Ich hoffe, dass ich wieder so freundlich aufgenommen werde und ich freue mich auf eine gute Zusammenarbeit.

Anja Loddoch

Sehr geehrte Kolleginnen und Kollegen,

mein Name ist Mike Arndt, ich bin 41 Jahre alt und arbeite seit 2002 bei der Stadt Düsseldorf. Ursprünglich habe ich Kfz-Mechaniker gelernt, worauf eine Weiterqualifizierung zum Kfz-Techniker folgte.

Den Beruf des Feuerwehrmannes übe ich seit 17 Jahren aus. Begonnen habe ich in der „Samt- und Seidenstadt“ Krefeld. 2002 wechselte ich zur Feuerwehr Düsseldorf. Nach einer Eingewöhnungsphase an Feuer- und Rettungswache 8, die mir sehr gut gefallen hat, konnte ich die Chance wahrnehmen, mich für den gehobenen feuerwehrtechnischen Dienst zu



qualifizieren. Die Kollegen der FRW 8 haben mich freundlich aufgenommen und integrierten mich ins Team, dafür meinen herzlich Dank.

Nach der Vorbereitungszeit und dem Zugführer-Lehrgang am Institut der Feuerwehr in Münster erfolgten verschiedene Einweisungen für meine spätere Tätigkeit als C-Dienst.

Seit dem 1. Januar 2006 versee ich im Sachgebiet 37/41 meinen Dienst. Hier habe ich meine ersten Erfahrungen bei verschiedenen Projekten (RW 2, GH-H u. GW-Öl) gesammelt.

Ich freue mich auf eine gute und erfolgreiche Zusammenarbeit.

Mike Arndt

Hallo Kolleginnen und Kollegen,

mein Name ist Bernhard Guthoff, ich bin 44 Jahre alt, wohne in Mönchengladbach und bin seit 1988 bei der Feuerwehr Düsseldorf.

Nach den vielfältigen Tätigkeiten an den Feuer- und Rettungswachen 1, 7, 8 sowie der Feuerwache Umweltschutz und Technische Dienste bin ich nun seit Anfang



des Jahres 2006 in der Atemschutzwerkstatt tätig. In dieser verantwortungsvollen und interessanten Arbeit hoffe ich auf eine gute Zusammenarbeit mit allen Kolleginnen und Kollegen.

Bernhard Guthoff

Liebe Kolleginnen und Kollegen,

die Mehrzahl von Euch werden mein Gesicht bereits aus dem Rettungsdienst der BF her kennen. Nach 25 Jahren Alarmdienst, davon die letzten 16 Jahre fest auf dem RTW, war es nun an der Zeit mich einer neuen Herausforderung zu stellen. Unsere Atemschutzwerkstatt bot mir für den Wechsel in den Acht-Stunden-Dienst in Begleitung eines hochinteressanten neuen Aufgabenge-



bietes die passende Plattform, um innerhalb des Amtes 37 neue berufliche Wege einzuschlagen.

Nun bin ich seit dem 01.07.2006 fest im Team der Atemschutzwerkstatt eingebunden und freue mich auf eine gute Zusammenarbeit mit allen Kolleginnen und Kollegen.

Ralf Mauritz

Hallo Kolleginnen und Kollegen,

seit dem 01.12.2006 bin ich nun in der Atemschutzwerkstatt Ihrer Berufsfeuerwehr tätig. Bei allen die ich bisher persönlich kennen gelernt habe, möchte ich mich für die nette und freundliche Aufnahme recht herzlich bedanken. Bei allen die mich noch nicht persönlich kennen gelernt haben, möchte ich mich auf diesem Wege vorstellen.

Ich heiße Thomas Wachtmeister bin 36 Jahre alt, verheiratet und habe 2 Kinder. Ich habe den Be-



ruf des Heizungsbauers erlernt und bis zum Wechsel zu Ihnen auch ausgeübt. Meinen Zivildienst und auch meine Freizeit in früheren Jahren, verbrachte ich meist bei der Freiwilligen Feuerwehr.

Ich freue mich einen neuen Berufszweig bei der Berufsfeuerwehr Düsseldorf mit neuen Aufgaben gefunden zu haben. Auf gute und erfolgreiche Zusammenarbeit mit allen Kolleginnen und Kollegen.

Thomas Wachtmeister

Hallo Kolleginnen und Kollegen

viele werden mich schon von meinen früheren Aufgaben, besonders aus dem Rettungsdienst, kennen. Für die anderen nachfolgend eine kurze Vorstellung:

Nach meiner Ausbildung zum Technischen Zeichner im Kesselbau begann ich 1981 meine Ausbildung zum Feuerwehrmann bei der BF Düsseldorf. Nach Tätigkeiten an den Wachen 4 und 8 wurde ich zum 23.08.2005 zur



Atemschutzwerkstatt versetzt. Hier absolvierte ich eine Ausbildung zum Atemschutzgerätewart. Das vielfältige Aufgabengebiet der Atemschutzwerkstatt sehe ich als eine Herausforderung an und freue mich auf eine gute Zusammenarbeit mit allen Kolleginnen und Kollegen.

Günther Weißhorn

Hallo zusammen,

ich möchte mich an dieser Stelle als neuer Mitarbeiter im Sachgebiet 44 kurz bei Ihnen vorstellen. Mein Name ist Denis Mallmann, ich bin 25 Jahre jung und verheiratet. Meine Ausbildung zum Energieelektroniker machte ich von September 1997 bis Januar 2001 bei der Rheinbahn AG Düsseldorf.

Nach meiner Lehre war ich ein Jahr bei der Rheinbahn beschäftigt bis ich zur Bundeswehr eingezogen wurde. Nach den neun Monaten



Wehrpflicht konnte ich meine Beschäftigung bei der Rheinbahn wieder aufnehmen. Als in diesem Jahr eine Stelle im Sachgebiet Informations- und Kommunikationstechnik ausgeschrieben wurde, bewarb ich mich und hatte auch das Glück angenommen zu werden. Am 01.08.2006 fing ich dann im Sachgebiet 44 an.

Somit auf eine gute Zusammenarbeit!

Denis Mallmann

Die Zentralwerkstatt informiert:

Im letzten Jahr wurden mehrere Fahrzeuge versehentlich mit dem falschen Kraftstoff betankt. Da die Dieselmotoren dann mit Benzin betrieben wurden, entstand ein erheblicher Schaden an der Einspritzanlage. Es entstanden Instandsetzungskosten von jeweils mehr als 5.000,- EUR.

Deshalb folgender wichtiger Hinweis: Achten Sie beim Tanken auf die richtige Kraftstoffsorte. Fahrzeuge, die falsch betankt wurden, dürfen auf keinen Fall mehr betrie-

Achten Sie beim Tanken auf die richtige Kraftstoffsorte. Falsch betankte Fahrzeuge dürfen keinesfalls betrieben werden

ben werden. Die ZWK schleppt diese Fahrzeuge dann in die Werkstatt, um die Kraftstoffanlage zu reinigen.

Im Laufwerk R:\information\ Sicherheitsdatenblätter finden Sie Sicherheitsdatenblätter für Produkte, die im Amt 37 genutzt werden. Die Sicherheitsdatenblätter können ausgedruckt und an den entsprechenden Orten verwendet werden.

Michael Breker

Kameradschaftsabend 2007

Sehr geehrte Kolleginnen und Kollegen,

am 27.10.2006 war erstmals das Brauhaus des Uerige Treffpunkt für die dienstfreien Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter. Wie bereits in der Vergangenheit war auch diese Veranstaltung ein voller Erfolg. Mit ein Anlass in diesem Jahr war die Verabschiedung unseres Chefs, Herrn Harbort und unserer Dezernentin, Frau Nieß-Mache. Deshalb war das Brauhaus für den Kameradschaftsabend reserviert.



Bei Schnittchen, Brezeln, Frikadellen und dem leckeren Dröppke wurde rege

diskutiert, alte Bekanntschaften wieder aufgefrischt sowie Chef und Dezernentin gebührend verabschiedet.

Entgegen den ursprünglichen Ankündigungen sind die Spenden doch stärker geflossen als erwartet, Herr Harbort beteiligte sich ebenso wie Frau Nieß-Mache und die Familie Schnitzler sowie schon traditionell die Feuerwehr-Sportvereinigung. Vielen Dank sage ich allen Spenderinnen und Spendern für die finanzielle und materielle Unterstützung, die dieses Fest wieder möglich machten.

Für den **Freitag, 12.10.2007, ab 19.00 Uhr,**

ist es uns gelungen, wieder das

Brauhaus des Uerige

zu reservieren.

Die Finanzierung ist noch nicht komplett gesichert und so hoffe ich auf weitere Spenden

Mit freundlichen Grüßen

Peter Albers



Der Witterung angepasste Bereifung - oder Winterreifenpflicht für Einsatzfahrzeuge?

Zum 01.05.2006 wurde nach längerer Diskussion und sehr schlechten Erfahrungen aller Verkehrsteilnehmer und der Verkehrsdienste mit zahlreichen KFZ mit völlig ungeeigneter Bereifung im Winter der § 2 Abs. 3a der StVO geändert:

„(3a) Bei Kraftfahrzeugen ist die Ausrüstung an die Wetterverhältnisse anzupassen. Hierzu gehören insbesondere eine geeignete Bereifung und Frostschutzmittel in der Scheibenwaschanlage. Wer ein kennzeichnungspflichtiges Fahrzeug mit gefährlichen Gütern führt, muss bei einer Sichtweite unter 50 m, bei Schneeglätte oder Glatteis jede Gefährdung anderer ausschließen und wenn nötig den nächsten geeigneten Platz zum Parken aufsuchen.“

Zu widerhandlungen werden nach den Bußgeldvorschriften mit 20 Euro bestraft, bei Behinderung des Verkehrs mit 40 Euro, dazu gibt es dann noch einen Punkt in Flensburg. Schwerer wiegt jedoch gegebenenfalls das Haftungsproblem für den Halter von Fahrzeugen UND deren Fahrern, wenn die Gerichte hier u.a. grobe Fahrlässigkeit oder gar Vorsatz nach einem durch falsche Reifen mit verursachtem Unfall annehmen können und in der Folge straf- und zivilrechtliche Prozesse geführt werden.

In der Konsequenz dieser Einschätzung ergaben sich sowohl auf der IAA Nutzfahrzeuge, wie auch in diver-

sen Gremien der Feuerwehr Diskussionen zur Auswirkung dieser Regelung auf die (nicht polizeiliche) Gefahrenabwehr und hier vor allem für die Großfahrzeuge (LKW). Die Fragen drehen sich abseits der klaren „Fälle“ (s. Kasten Seite 11 unten) z.B. um:

- Sind S+G- bzw. All-Terrain-Reifen oder gar reine Geländereifen auch der "Witterung angepasste Bereifung" (z.B. auf single-bereiften Einsatzfahrzeugen der LKW-Klasse, aber auch auf richtigen „Geländewagen“)?
- Was ist mit den Sonderfahrzeugen für die es gegebenenfalls noch nicht einmal passende „Winter-“ oder M+S-Reifen gibt?
- Wenn nicht, was zumindest für „Geländewagen“ (SUV=Sport Utility Vehicle, SAV=Sport Activity Vehicle o.ä.) von Bridgestone 2006 bezweifelt wird, was soll ein Winterreifen im Einsatz, wenn der im Gelände (z.B. beim Schläuche verlegen über eine angefrorene Wiese zum Bauernhofbrand) u. U. sofort zuschmiert und dann „Ende im Gelände“ ist?
- Was ist denn konkret die „den Wetterverhältnissen angepasste Bereifung“, wenn im Winter morgens -10 °C herrscht, dann ein Föneinbruch mit +10 °C eintritt und abends ein Kaltluftstrom nach Regen

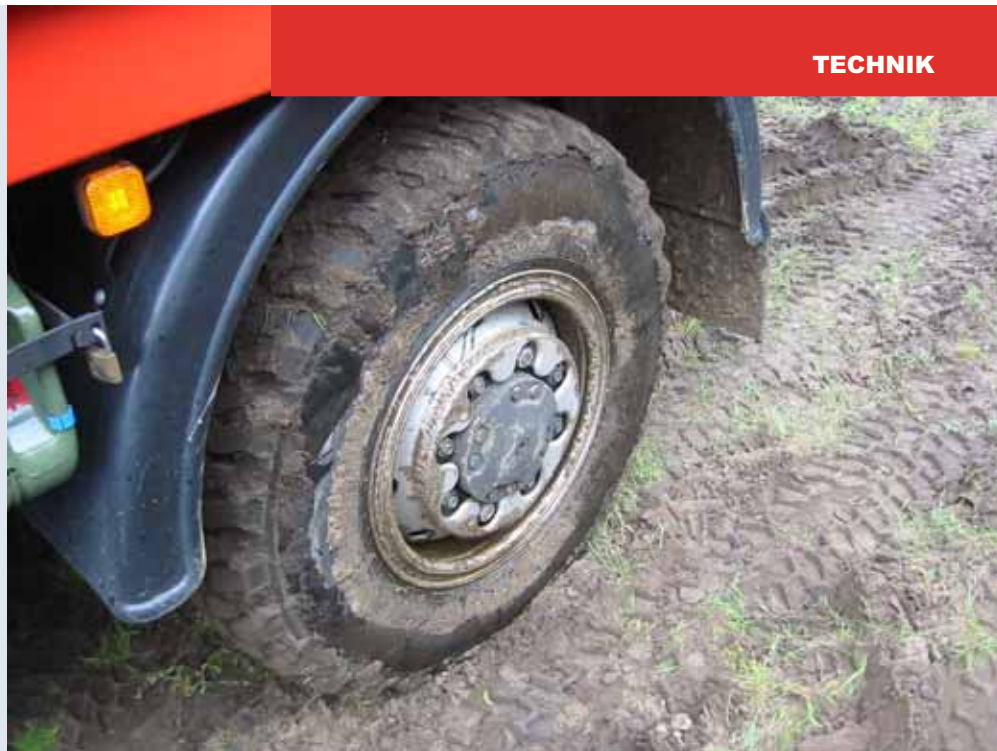


Geländereifen auf einem „richtigen“ Geländewagen werden für die Traktion im Gelände inklusive ihrer speziellen Eigenschaften (u.a. selbst reinigende Profile) benötigt.

(Foto: FF Düsseldorf, LG Umweltschutz)

Geländebereifung besitzt selbstreinigende Eigenschaften.

(Foto: FF Düsseldorf, LG Umweltschutz)]



„Mehrzweckreifen“ sind bei echtem Geländeeinsatz sehr schnell überfordert.

(Foto: FF Düsseldorf, LG Umweltschutz)



für überfrierende Nässe oder gar Spiegeleis sorgt? Winterreifen...? Sommerreifen...? Spikes...? Letzteres wäre aber ohne eine der seltenen Ausnahmegenehmigungen sogar in Deutschland zwar die einzige geeignete Bereifung, aber leider auch verboten!

- Wer kann dies (für die Gefahrenabwehr und ihre Besonderheiten) sauber regeln? Nach Auffassung des Autors wäre dazu eine eindeutige Stellungnahme eines der übergeordneten Fachgremien erforderlich, z.B. FUK, AK Technik AGBF oder DFV oder Ref. 6 der vfdb.
- Was sind Aussagen von Reifenherstellern als „Fachleuten“ wert, wenn diese sich teilweise widersprechen oder gar falsch sind bzw. rein verkaufstaktischen Argumenten folgen? Vgl. u.a. WELT, vom 19.10.2006.
- Welche Reifen sind überhaupt in welchen Bereichen als „geeignet“ anzusehen? (Lenkreifen, Traktionsreifen, Reifen auf Lift- oder Nach- bzw. Vor-

laufenkachsen, Reifen an Anhängern haben jeweils andere Aufgaben, müssen aber im Falle einer Bremsung auch „wirken“ können...)

Klar ist bisher lediglich folgendes:

Ungeeignet für den Einsatz im Winter sind nach herrschender Vorschriftenlage, Rechtsprechung und Fachmeinung:

- Sommerreifen
- Reifen (egal welche!) mit zu geringem Profil (< 4 mm)
- überalterte und damit zu harte oder brüchige Reifen (sollten nach spätestens 5 - 8, müssen nach spätestens 10 Jahren ersetzt werden, vgl. FUK-Nord, Sicherheitsbrief Nr. 18!)

Achtung:

Formaljuristisch können bei geeigneten Witterungsverhältnissen natürlich auch Sommerreifen im Winter gefahren werden. Das hätte aber zur Folge, dass bei einem Wintereinbruch in jedem Fall kurzfristig der Reifen gewechselt werden müsste. Für Betreiber von Einsatzfahrzeugen größerer Anzahl ist dies schon rein logistisch unmöglich, für Einsatzfahrzeuge (hier vor allem Rettungsdienst) die regelmäßig auch andere Bereiche anfahren müssen gilt das erst recht. Daher bleibt faktisch nur der Verzicht auf Sommerreifen während der Wintersaison - und die ist für die verschiedenen Regionen unterschiedlich lang.

Profiltiefe

Der ADAC - und Österreich - nennt mindestens 4 mm, der Gesetzgeber gibt sich zwar in Deutschland mit mind. 1,6 mm noch zufrieden, ob das aber auch die Versicherer tun, darf bezweifelt werden.

Reifenalter

Sechs Jahre ist z.B. das vorgeschriebene maximal zulässige Reifenalter für Anhänger an Gespannen mit 100 km/h-Zulassung nach § 18 (5) - bzw. § 3 entsprechender Ausnahme-VO der StVO!

Ganzjahresreifen und Winterreifen

Was sind nun aber geeignete Ganzjahres- oder Winterreifen? Die E DIN 14502-2:2004-04 empfiehlt in Ergänzung zur DIN EN 1846 im Abschnitt 4.1.3 bisher z.B. auf den angetriebenen Achsen eine Bereifung mindestens ähnlich einer M+S-Bereifung. Das ist so angesichts der neuen StVO bzw.

der nicht nachvollziehbaren "Qualität" der M+S-Angabe zwar nicht mehr ausreichend und muss daher überarbeitet werden, aber mit M+S Reifen ist man damit - zusammen mit der expliziten Nennung von M+S-Reifen als Winterreifen in § 36 (1) StVZO durch den Gesetzgeber haftungsrechtlich nach Auffassung des Autors zunächst auf der sicheren Seite.

Praktisch gesehen ist die Bezeichnung „M+S“ allerdings eine nicht geschützte und nicht kontrollierte Kennzeichnungsvariante für Reifen mit (v.a.) größerem Profil als reine Sommerreifen.

Echte Ganzjahres- bzw. Winterreifen verfügen nicht nur über ein anderes Profil (speziell für Schnee, Eis, bzw. Schneematsch), sondern v.a. auch über eine andere (auch bei niedrigen Temperaturen weiche) Gummimischung als Sommerreifen. Ganzjahres- bzw. Winterreifen bieten daher bei Temperaturen unterhalb etwa +7°C einen kürzeren Bremsweg, eine bessere Traktion und Spurstabilität sowohl auf nasser als auch auf trockener Fahrbahn.

Ganzjahresreifen sind in der Mischung etwas härter als Winterreifen, aber immer noch weicher als reine Sommerreifen. Winterreifen sind für Einsatzbereiche mit relativ hohen Temperaturen (z.B. der Straßen) nicht so gut geeignet, weil dann die Gummimischung zu weich wird. Dadurch sinkt die Haftung bei steigendem Verschleiß. Das ist v.a. ein Problem für Spediteure die z.B. von Hamburg über die Alpen bis in die Türkei oder nach Südtalien fahren müssen.

Beim Einsatz von M+S-Reifen ist § 36 der StVZO zu beachten: Die zulässige Höchstgeschwindigkeit für die M+S (Matsch- und Schneebereifung) muss im Blickfeld des Fahrzeugführers sinnfällig angegeben sein, außer wenn die für M + S-Reifen zulässige Höchstgeschwindigkeit im Betrieb nicht überschritten werden kann.



Auf vielen Allrad-Fahrzeugen der 12/14-Tonnen Klasse werden Reifen der Größe 10 R 22,5 verwendet. Für diese Bereifung gibt es (derzeit?) offensichtlich erhebliche Probleme, überhaupt an „M+S-gekennzeichnete“ Reifen zu kommen.

Reifen an Lenkachsen (hier Vorderachse und Nachlaufachse an einem vierachsigen Teleskopmast der Fw Dortmund!) benötigen ggf. eine andere Profilierung als Traktionsreifen. (Foto: Tampier, Dortmund)



LKW-Reifen

Für LKW gibt es im Gegensatz zu PKW, Geländewagen oder Transportern Unterschiede in Lenk- und Traktionsreifen sowie Reifen für spezielle Anwendungsbereiche wie zusätzliche Lenkachsen oder Anhänger. Eine „M+S“-Kennung war bisher eher unüblich, weil v.a. für die PKW gedacht. Nicht alles an Reifen (profilen/mischungen) ist für alle Fahrzeuge von jedem Hersteller lieferbar! Insbesondere im Allradbereich (z.B. (H)LF, TLF, RW) und bei singlebereiften Sonderfahrzeugen gibt es nicht unbedingt geeignete „Winterreifen“ oder auch nur M+S-Reifen, insbesondere bei der Reifengröße 10 R 22,5 scheint es große Lieferprobleme für die Bedienung Allrad (also gewisse Geländeeignung) und M+S zu geben.

Dazu kommen offensichtlich äußerst widersprüchliche Aussagen der Reifenhersteller (auch gegenüber Fahrgestellherstellern!), was wofür geeignet und damit auch zugelassen ist.

Interessanterweise schreibt sogar der Bundesverband Güterkraftverkehr Logistik und Entsorgung (BGL) e.V. in seiner Broschüre „Sicher durch den Winter“ nichts über Winterreifen, sehr wohl aber über Schneeketten und v.a. das Problem der Schneelasten auf den Fahrzeugdächern.

Achtung:

Das kann auch für im Freien abgestellte Einsatzfahrzeuge (v.a. Plane/Spiegel-Aufbauten!), z.B. Abrollbehälter, zu einem Problem werden!

Versuche des ADAC und der Dekra mit dem SWR haben Anfang 2006 ergeben, dass es auf glatter Fahrbahn selbst mit einem neuen Ganzjahresprofil beim Anfahren von voll beladenen LKW zu großen Problemen kommt, nur beim Bremsen ergab sich ein besseres Abschneiden. Dies stellt die Bedeutung von Anfahrhilfen (Schleuderketten), noch mehr aber von geeigneten und rechtzeitig aufgezogenen Schneeketten bei LKW heraus.

Das österreichische Verkehrsministerium äußert analog am 09.12.2005, mitten im harten Winter 2005, zu dem Thema u. a., dass die weitere Diskussion auch zeigen werde, ob es sinnvoll sei, etwa nur die Antriebsräder der Schwerfahrzeuge mit Winterreifen auszustatten. Die Notwendigkeit der beiden Maßnahmen - Winterreifenpflicht und Schneekettenmitföhrpflicht während der Wintermonate - blieben aber unbestritten und müssten durchgesetzt werden.



Schleuderketten hier an einem RTW. (Foto: Cimolino)



Schneeketten wirken auf Schnee und Eis (Foto: Kögler, Ottendorf)

Tipps des Verfassers:

- Lassen Sie sich ggf. von Ihrem Reifen- bzw. Fahrgestellhersteller geeignete Ganzjahresreifentypen mit der für Sie notwendigen Profilierung nennen bzw. bescheinigen, dass es diese für diesen Einsatzzweck oder die Belastung gar nicht gibt, damit sind Sie rechtlich - und auch praktisch - auf der richtigen Seite.
- Achten Sie bei LKW gegebenenfalls auf die Probleme



Schneeketten haben sich bei Allradfahrzeugen auch auf der Vorderachse bewährt, da sich dadurch die Lenkbarkeit des Fahrzeugs deutlich verbessert.

Schneeketten wirken auch im Gelände als zuverlässige Traktionshilfen. Ihre Anwendung muss jedoch geübt werden und sie müssen verfügbar sein und sie müssen auf den Fahrzeugen nutzbar sein! (Foto: Spikowski)

matik von Lenk- und Traktionsreifen! (Dies betrifft vor allem LKW mit Straßenantrieb!)

- Führen Sie in der Wintersaison grundsätzlich Schneeketten auf den Einsatzfahrzeugen mit - oder halten Sie diese mindestens an deren Standorten in ausreichender Zahl vor. Allradfahrzeuge sollten dabei auch Ketten für die Vorderachse (= Lenkachse!) nutzen können.
- Anfahrhilfen (Schleuderketten) sind für den Anfahrbereich und geringere Schneehöhen gut geeignet, aber KEIN Ersatz für Schneeketten. Sie sind darüber hinaus für LKW die in schwerem Gelände eingesetzt werden sollen ungeeignet, da die Aufhängungen in den Fahrspuren mit hoher Wahrscheinlichkeit beschädigt werden.

Ausführlichere Informationen zum Thema Reifen und Anfahrhilfen bzw. Ketten für Einsatzfahrzeuge finden Sie in

Cimolino/Zawadke (Hrsg.): Einsatzfahrzeuge, Technik, 2005.

Daraus und aus Cimolino/Zawadke (Hrsg.): Einsatzfahrzeuge, Typen, 2006

stammen auch die hier verwendeten Fotos.

Winterreifen- bzw. -profilübersichten (Achtung: v.a. für PKW, Geländewagen und Transporter!):

<http://www.pro-winterreifen.de/winterreifenprofile.php>

OFF ROAD, 11/2006

Literaturhinweise:

BGL e.V.: http://www.bgl-ev.de/images/downloads/initiativen/sicher_schnee.pdf

Bridgestone: A/T-Reifen im Winter?, in: OFF ROAD 11/06, OFF ROAD Verlag AG, Ottobrunn, 2006

Cimolino, Ulrich und Zawadke, Thomas (Hrsg.): Einsatzfahrzeuge - Technik, Reihe Einsatzpraxis, ecomed Verlag, Landsberg, 2005

Cimolino, Ulrich und Zawadke, Thomas (Hrsg.): Einsatzfahrzeuge - Typen, Reihe Einsatzpraxis, ecomed Verlag, Landsberg, 2006

FUK-Nord: Der Sicherheitsbrief Nr. 18

Österreichisches Verkehrsministerium: www.bmvit.gv.at/presse/aktuell/nvm/2005/12OTS0145.html

Partsch, Roland: Was heißt schon geeignet?, in: OFF ROAD 11/06, OFF ROAD Verlag AG, Ottobrunn, 2006

SWR: <http://www.swr.de/rasthaus/archiv/2006/01/28/beitrag1.html>

Die WELT vom 19.10.2006: Chaos um die Winterreifenpflicht?

Ulrich Cimolino

Gefahren durch Kampfmittel

Ein bei den Bauarbeiten im Erdreich unentdeckt gebliebener Bombenblindgänger aus dem 2. Weltkrieg wurde am 23.10.2006 bei Straßenbauarbeiten auf der A3 in Aschaffenburg so beschä-

digt, dass er explodierte.

Der nachfolgende Textausschnitt aus dem Main-Echo beschreibt das Ereignis und seine Auswirkungen.

Bombe auf A 3 in Aschaffenburg explodiert

ein Toter - mehrere Verletzte Autobahn bleibt bis morgen gesperrt

Aschaffenburg. Nahe der Fahrachtalbrücke auf der Autobahn 3 in Fahrtrichtung Frankfurt explodierte am 23.10.2006 bei Bauarbeiten eine Fliegerbombe aus dem Zweiten Weltkrieg. Bei der Explosion wurde ein Arbeiter, der aus den neuen Bundesländern stammen soll, getötet. Derzeit ist die A 3 bei Aschaffenburg voll gesperrt

Kurz vor 11 Uhr heute Morgen traf eine Zementfräse an der Autobahnbaustelle beim Einbringen von Beton auf eine Fliegerbombe aus dem Zweiten Weltkrieg. Die Bombe explodierte, zerriss die Fräse und tötet den Arbeiter. Die Trümmer der Fräse flogen nach ersten Zeugenaussagen in weitem Umkreis. Fahrzeuge auf der Autobahn wurden von Trümmerstücken getroffen, wobei nach ersten Informationen unserer Redaktionskollegin weitere Menschen verletzt wurden.



Diese Meldung ist Anlass, erneut vor den Gefahren, die von Kampfmitteln ausgehen, eindringlich zu warnen. Dies gilt besonders für die Personen, die im Rahmen ihrer Aufgabenwahrnehmung und Zuständigkeit zuerst mit Kampfmitteln in Berührung kommen können.

Hier noch einmal zur Erinnerung die Verhaltensregeln, auf die im Rahmen der Einweisung der C-Dienste besonders hingewiesen wird.

Verhaltensregeln an einer Fundstelle

Von Kampfmitteln gehen aufgrund der Zweckbestimmung Gefahren aus, in der Regel Spreng- und Brandwirkung. Der tatsächliche Zustand kann nur durch Hinzuziehung von Feuerwerkern beurteilt werden.

Daher sind nachfolgende Hinweise unbedingt zu beachten:

- Die eigene Sicherheit hat unbedingten Vorrang
- Kampfmittel auf keinen Fall bewegen
- Nicht berühren
- Nach möglicher Identifizierung sofort zuständigen Kampfmittelräumdienst alarmieren
- Fundstelle sofort absperren und sichern (Absperrungsradien entsprechend der Örtlichkeit)
- Abstimmung mit der Polizei bei notwendigen Absperrrmaßnahmen, ggf. Inanspruchnahme der Polizei

Achtung

Abdecken mit Sand/Erde immer nur bei identifizierten Kampfmitteln aus dem 1. oder 2. Weltkrieg. Die Mitnahme von Munition oder Munitionsteilen ist untersagt!

Karl Landers

Sicherheitsdatenblätter

Die Arbeitsschutzbestimmungen schreiben ja vor, dass für die Produkte, die am Arbeitsplatz verwendet werden, Sicherheitsdatenblätter vorhanden sein müssen. Sollte auf einer Feuerwache oder in einer Werkstatt ein Sicherheitsdatenblatt zu einem

Stoff fehlen, ist das kein Problem und sehr leicht zu beheben.

Im Laufwerk R:\information\Sicherheitsdatenblätter finden Sie Sicherheitsdatenblätter für die Produkte, die im Amt 37 genutzt werden.

Michael Breker



Seminar Hoch- und Tiefbau...

Hoch- und Tiefbauunfälle bergen ein immenses Gefahrenpotential für Einsatzkräfte. Nicht nur auf Grund geringer Einsatzhäufigkeiten, sondern auch wegen fehlendem Wissen über Gebäudekonstruktionen, sowie der Beurteilung von tragfähigen Strukturen kommt es zu Fehlern während des Einsatzes.

In der Feuerwehr Düsseldorf beschäftigt man sich seit Jahren mit dieser Art von Unfällen und deren Abarbeitung. Umfangreiches technisches Material, verlastet auf verschiedenen Abrollbehältern (AB) steht hierbei für die verschiedensten Einsatzlagen zur Verfügung.

Nach Indienststellung der beiden neuen AB-Bau, sowie der abgeschlossenen Grundschulung der Wache, fehlte eine weiterreichende Vertiefung der Kenntnisse für die Wachführung der FW 10. Diese erfolgte in einem fünftägigen Seminar im Acht-Stunden-Dienst vom 8. bis zum 12. Mai 2006 unter der Leitung von Alfons Proske.

Durch den Abbruch eines Gebäudeteils des Altenzentrums der Diakonie an der Gerresheimer Straße Ecke Langer Straße sowie der Kirche Gerresheimer Straße ergab sich die Möglichkeit, während der Abbrucharbeiten dort entsprechende Einsatzübungen durchzuführen.

Ablauf des Seminars

Montag

- theoretische Betrachtung von Gebäudestrukturen

verschiedener Bauweisen, unter Berücksichtigung von Erbauungsjahr und verwendetem Material. Beispielsweise Steinbauten / Stahlbauten, unterirdische Bauten, wie Bunker bzw. Kanal. intensive Einweisung auf die Gerätschaften der beiden AB-Bau

Dienstag

- speziell auf die Feuerwehr zugeschnittene Einführung in die Statik
- Einschätzen und Berechnen von Lasten, Abstützungen sowie sonstigen Konstruktionen
- Maßnahmen nach Schadensereignissen
- Grundkenntnisse über Bergung und Abbruchtechniken

Mittwoch und Donnerstag

- Einsatzübungen

Aufgrund des normalen Baustellenbetriebes der bis ca. 15:30 Uhr ging, fanden die Übungen nachmittags von 14:00 Uhr bis 20:00 Uhr statt. Zur personellen Unterstützung nahmen 6 Mitarbeiter der Wache 10 und 10 Mitarbeiter der Wache 4 teil.

An beiden Tagen wurden drei verschiedenen Übungen mit wechselndem Personal unter der Leitung von Heinz Kamphausen durchgeführt.

1. Arbeitsplatz einrichten und betreiben

2. Sichern von mehreren übereinander liegenden Balkonen und Betondecken mit Peri-System-Stützen und Holz.
3. Sichern von Betonteilen in der Kirche durch Setzen einer Schrägabstützung.

Jede Gruppe bestand aus zwei DGL und zwei bis drei Mann der FW 10 sowie 2 Mann der FRW 4. Durch Rotation der Gruppen musste jeder alle Aufgaben bewältigen.

1. Arbeitsplatz einrichten

Bei der Einrichtung des Arbeitsplatzes gilt es verschiedene Faktoren zu berücksichtigen. So ist ein einsatzstellennaher Arbeitsplatz nicht immer von Vorteil.

Das verwendete Material wird durch die beiden AB-Bau zur Einsatzstelle gebracht. Zusammen mit dem Rüstwagen stehen drei Fahrzeuge zur Verfügung, auf deren Baumaterial und Werkzeuge unmittelbar zugegriffen werden kann. Zusätzlich kann noch auf den AB-Langholz, Material aus dem Alarmgeräteleger, oder Material vom THW oder anderen Einrichtungen zurückgegriffen werden. Balkenlängen von über 4 Metern erfordern, einen gewissen Handlungsraum, um verschiedenste Konstruktionen vorzubereiten. Für den Betrieb der Elektrowerkzeuge ist der AB-Bau mit einem eigenen Stromerzeuger ausgestattet.

Der Arbeitsplatz dient für den Holzzuschnitt und die Vorbereitung von Holzkonstruktionen, bis hin zum Gesamtzusammenbau und zur Vorbereitung von einzusetzendem Gerät.

Damit keine Langweile ;-) für die Gruppe am Arbeitsplatz aufkam, mussten einige zusätzlichen Aufgaben wie Bohrungen mit dem Kernbohrgerät oder einen Wanddurchbruch mit der Betonkettensäge fertigen, gelöst werden.

2. Sichern von mehreren übereinander liegenden Balkonen und Betondecken mit dem Peri-System und Holz.

Balkon

Mehrere übereinander liegende Balkone sollten durch die eingesetzte Gruppe gesichert werden. Nach Erkundung, Aufmessen, sowie der Festlegung des Materialbedarfs wurden die einzelnen Arbeitsbereiche der Trupps definiert. Das notwendige Material kam vom AB-Bau bzw. wurde am Arbeitsplatz vorbereitet.

Zunächst wurde von unten beginnend, entsprechend der zu erwartenden Belastung eine Abstützung mit Peri-Stützen eingebaut, die zur Stabilisierung diagonal mit Holz verstrebt wurden. Im ersten Obergeschoss ging man ebenso vor, im dritten wurde nur eine Stütze mit entsprechend vergrößerter



Einrichten und Betreiben des Arbeitsplatzes



Einsatz des Kernlochbohrers



Betonkettensäge



*Bild oben:
Befestigung der Diagonale an den Metallstützen mit Hilfe von Verschwertungsklammern*

*Bild links:
Vorgenommene Abstützung mit Diagonalverstrebung zur Stabilisierung der Abstützung*

*Bild links unten:
Deckenabstützung mit Diagonale*

*Bild unten:
Verkeilung und Sicherung der Stützen auf der Fußfette*



Auflagefläche verwendet.

Keller

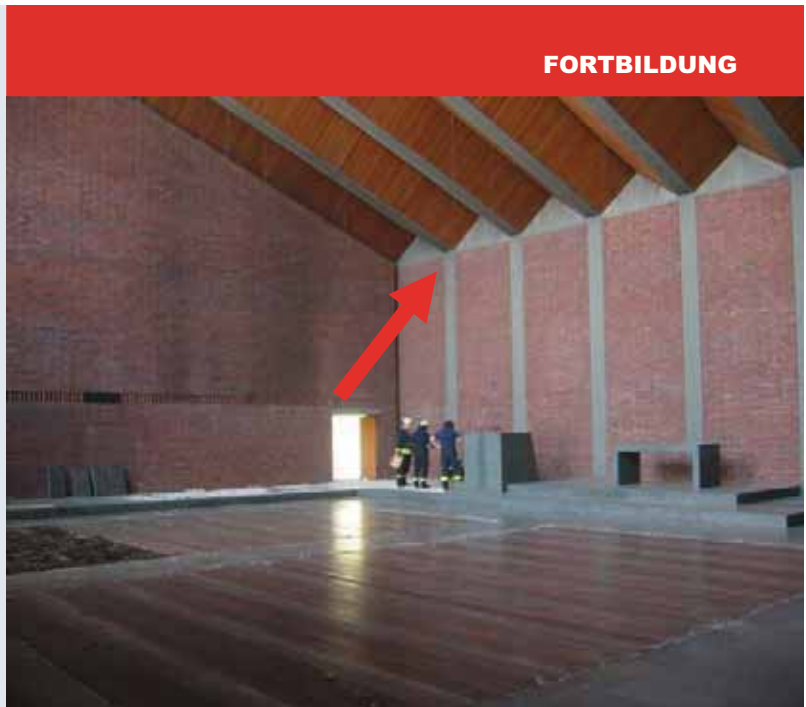
Nach der Sicherung der Balkone erfolgte eine reine Holzabstützung im Kellerbereich. Die Auflageflächen der Holzbalken wurden oben an der Decke sowie auch unten auf dem Boden mit Bohlen bzw. Balken vergrößert, die Balken verkeilt, gesichert und diagonal verstrebt. Auch hier wurde das benötigte Material am Arbeitsplatz vorbereitet.

3. Sichern von Betonteilen in einer Kirche durch Setzen einer Schrägabstützung.

Aufgabe der dritten Gruppe war die Sicherung eines Stahlbetonunterzuges der Dachkonstruktion durch Setzen einer Schrägstütze. Da die Kirche eine Warmluftheizung im Fußboden besaß, waren umfangreiche Erkundungen erforderlich, um die Abstützung auf einem tragfähigen Untergrund einzubauen.



Auflage und Widerlager der Schrägabstütze aus Holz



*Abstützung mit einer Multiprop-Stütze
Auflage und Widerlager der Abstützung*



*Bild oben:
Teilnehmer am
Donnerstag*



*Bild links:
Öffentlichkeitsarbeit*

Auf Grund der vielen Fahrzeuge an der „Einsatzstelle“ übernahm ein älterer, erfahrener Kollege die Öffentlichkeitsarbeit: Wie man sieht mit Erfolg.

Am zweiten Tag wurde die Abstützung an einer anderen Stelle mit dem Peri- System erstellt.

Bei einer abschließenden Führung über das gesamte Gelände wurde mit den Teilnehmern verschiedenen Baustrukturen analysiert und die bei einem Einsatz zu ergreifenden Maßnahmen erörtert.

Freitag

Auf Grund der vielen, hier nicht gezeigten, digitalen Beweisbilder zweier Kollegen, erfolgte am Freitag eine umfangreiche Nachbesprechung. Die zahlreichen Bilder offenbarten einige Fehler, zu denen

Verbesserungsvorschläge gemacht wurden. Es waren aber auch gute Problemlösungen zu erkennen.

Fazit

Die beiden Übungstage machten aus der grauen Theorie der Vortage ein sehr positives und vor allem realistisches Erlebnis und trugen somit zur Vertiefung der Kenntnisse über Hoch- und Tiefbauunfälle bei. Jeder Teilnehmer konnte wichtige Eindrücke mitnehmen.

Alfons Proske

Dank

Ich bedanke mich bei allen, die zum Gelingen des Seminars beigetragen haben. Alfons Proske hat das Seminar hervorragend organisiert. Die Auswahl der Themen und die Mischung zwischen Theorie und Praxis sorgten für eine informative und kurzweilige Woche.

Die Seminarteilnehmer, die zusätzlich zum Seminar noch den Dienstbetrieb auf der Wache sicher gestellt haben, trugen durch die intensive Mitarbeit und zahlreichen Anregungen wesentlich zum Erfolg des Seminars bei.

Ein besonderer Dank gilt den Gastdozenten Frank Heuser und Jochen Windeln, den Mitarbeitern der FRW 4, sowie den Fotografen Ralf Kron, Jürgen Köhler und Franz-Josef Schultheis. Die Übung konnte nur statt finden, da uns das Gelände von der Diakonie, vertreten durch Herrn Kamptz, zur Verfügung gestellt wurde und die Abbruchfirma KOWA vertreten durch Herrn Glasmacher ihre Arbeiten an unsere Wünsche anpasste und uns beratend zur Seite stand.

Heinz Kamphausen



Technik News

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

Geländegängiger Kommandowagen

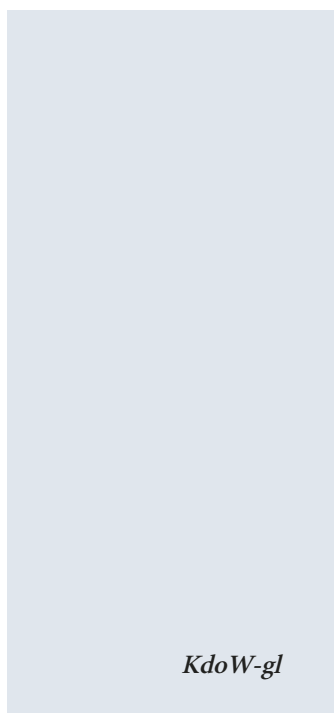
Als Ersatz für den im letzten Jahr ausgemusterten alten Mercedes G (ehemals ELW beim „Feuerdienst“ wurde ein weiterer Landrover 130CC gebraucht beschafft und bei der LG Logistik in Dienst gestellt. Der KdoW ist mit Funkgeräten im 4m- und 2m-Bereich ausgestattet und kann in extremen Lagen

daher auch als Führungsfahrzeug mit genutzt werden. Projektleiter war H. Breker.

GW-Sprung bzw. Höhenrettung 2

Der GW-H2 wurde 2006 ausgeschrieben. Das zum GW-Höhenrettung grundsätzlich baugleiche Fahrzeug, allerdings nur mit der Beladung des GW-Sprungretters, wird als Ersatz für den GW-Sprung und als Redundanz zum GW-H) dienen und an FW U stationiert werden.

Projektleiter ist H. Arndt.



KdoW-gl





LF 20/6-TS

Arbeits- und Postwagen

Als Ergänzung für den Arbeitswagen wurde nach Ausschreibung ein Auftrag an Mercedes (MB Vario 815 D mit LBW) vergeben. Das Fahrzeug wird diesmal von der Fa. Ziegler in Mühlau ausgebaut und wird im Winter 2006/2007 in Dienst gestellt.

Projektleiter ist H. Stog.

LF 20/6-TS

Für den kommunalen Katastrophenschutz wurden drei geländegängige Löschfahrzeuge auf Basis des LF 10/6 (mit einer FPN 10-2000) als Bestandteil unserer geplanten Löschwasserfördereinheiten europaweit ausgeschrieben. Den Zuschlag erhielt die Fa. Ziegler auf MAN 10.220. Die Lieferung erfolgte im Sommer 2005. Die Stationierung erfolgte bei den Löschgruppen Garath, Kaiserswerth und Hubbelrath. Die Fahrzeugvariante wurde im Geländetraining 2006 erprobt und hat sich auch dort sehr bewährt. Kleinere Probleme (z.B. Auspuffführung) wurden in der Folge umgehend beseitigt.

Ein baugleiches Fahrzeug wurde für die LG Himmgeist-Itter beschafft und ersetzt dort ein LF 16-TS.

Projektleiter ist H. Lang

Teleskopstapler

Die beiden geländegängigen Stapler für die Schule/FRW 6 bzw. FW U sind schon länger im Dienst. Einige Zubehörteile wurden ergänzt, so z.B. auf Wunsch der FRW 3 eine Heugabel für die nicht seltenen Brände von Heuballen. Zum leichteren Transport der Ausrüstung wurde aus dem alten AB BauErg ein AB mit dem Teleskopladerzubehör (AB TLZ) in Zusammenarbeit mit der FW U, FRW 6 von der ZWK gefertigt. Ein alter AB Ladeboden (ex AB Schaum) wurde mit Auffahrampen versehen, um den TL leichter mit einem AB transportieren zu können. So sind z.B. folgende Transportmöglichkeiten gegeben: WLF mit AB TLZ und Mehrzweck-Anhänger mit TL, WLF mit AB Ladeboden (oder Mulde) und WLF mit AB TLZ

Projektleiter war H. Breker.



AB Teleskopladerzubehör und Heugabel



Abrollbehälter Langholz

AB Langholz

Aus dem alten AB Bau wurde von der ZWK auf Vorschlag der FW U ein einfacher Abrollbehälter mit einem Schwerlast-Kragarmregal zur Verlastung vorhandener Holzreserven gebaut.

Projektleiter war H. Breker.

MTF

Für den kommunalen KatS wurden zwei gebrauchte VW-Transporter erworben und in der ZWK zu MTF umgebaut. Sie wurden an den LG Umweltschutz und Logistik stationiert und ersetzen ältere Fahrzeuge. Nach dem gleichen Verfahren werden vermutlich auch in 2007 noch einige Fahrzeuge ersetzt werden. Projektleiter war H. Breker.

FwA Werkstatt

Auf Basis eines alten geländegängigen Tragkraftspritzenanhängers der Bundeswehr (den wir im Tausch gegen den alten AB TroCO₂ erhalten haben) wurde ein Werkstattanhänger in der ZWK gefertigt. Er wurde zum ersten Mal im Rahmen der diesjährigen Geländeausbildung eingesetzt und konnte bei diversen technischen Problemen helfen.

Projektleiter war H. Breker.

PKW/KdoW

Nachdem die Beschaffung von Kommandowagen aus verschiedenen Gründen zurückgestellt werden musste, war nach einem Fahrzeugausfall ein

MTF der Löschgruppe Logistik



PKW mit Erdgasantrieb

schneller Ersatz erforderlich. Es wurde ein gebrauchter PKW (ehemaliger KdoW auf VW Passat der WF Siemens) beschafft.

Ein weiteres Fahrzeug wurde auf Basis der Umweltdiskussion innerhalb der Stadt mit bivalentem Antrieb beschafft. Am 29.11.2006 konnte das erste mit Erdgas betriebene Kraftfahrzeug für die Feuerwehr Düsseldorf übernommen werden. Es handelt sich hierbei um einen serienmäßigen VW Caddy Life mit 2,0 l - 80 kW Antrieb, der als 5-Sitzer in serienrot geliefert wurde. Das Fahrzeug wird derzeit in der ZWK mit Funk- und Warnanlage ausgestattet und soll anschließend als Abteilungs-PKW eingesetzt werden.

Projektleiter ist H. Breker.

AB Auffang(behälter)

Als Ersatz für die beiden alten AB Tank wurde ein AB Auffang ausgeschrieben und beschafft. Er ist mit verschiedenen handelsüblichen IBC beladen. Reserve-IBC sind im Alarmgerätelager (AGL) an der FW U eingelagert.

Projektleiter war H. Diekmann.

GW-Atemschutz

Der neue GW A wurde kurz vor Weihnachten 2006 bei der Firma Ziegler abgeholt und wird zu Beginn 2007 in Dienst gestellt werden können.

Projektleiter ist H. Diekmann.



AB-Auffang

GW-Atemschutz



Gabelstapler

Für das Schlauchlager an FRW 2 ist ein Gabelstapler in der Beschaffung. Er wird von der Firma Yale geliefert. Das Modell GLP 20 SVX Base ist ausgestattet mit Triplex Hubgerüst, Hubhöhe max. 4450mm, Freihub 1456mm. Mit der Lieferung ist Anfang Februar zu rechnen.

Projektleiter ist H. Breker.

Kleintraktoren/Arbeitsmaschinen

Die Geräte an der FRW 1 und 6 müssen ersetzt werden, hierzu wird zunächst ein Kleintraktor für die FRW 1 beschafft.

Projektleiter ist H. Breker.

FwA Sicherheitstraining

Für die Fahrerschulung wurde ein Folienanhänger beschafft, der zwar relativ teuer war, aber sich innerhalb sehr kurzer Zeit amortisiert, weil wir nun keine teuren Verkehrsübungsplätze anmieten müssen.

Projektleiter war H. Schultheis.

HLF 20/16

Seit Sommer 2004 traf sich ein Arbeitskreis, der die Pflichtbeladung bzw. Wünsche bestimmen sollte. 15 neue HLF 20/16 für die BF wurden nach neuer DIN 14530 - T 11 (vom November 2004) darauf basierend in 2006 europaweit im Offenen Verfahren ausgeschrieben.

Es gab nur einen gültigen Bieter, die Fa. Ziegler auf MB Atego 1529 F, mit einem Radstand von ca. 4.760 mm (ungefähr wie das LF 24 der 2. Generation). Ein weiteres Gebot (Rosenbauer-Deutschland) erfüllte bei weitem nicht die Wünsche an die Beladungsunterbringung. Alle anderen bekannteren großen Namen haben NICHT geboten, obwohl die Leistungsbeschreibung (vgl. www.duesseldorf.de/feuerwehr im Downloadbereich, dort Ausschreibungsarchiv) auch aufgrund des großen Betrages bewusst absolut firmenneutral gehalten war. 4 Fahrzeuge sind bereits bestellt, ihre Auslieferung könnte je nach Eingang der Fahrge- stelle beim Aufbauhersteller gegen Ende 2007 erfol-

gen. Das erste Fahrzeug geht an die Feuerweherschule, wo die Schulung der Kollegen der folgenden Stationierungswachen stattfinden wird.

Projektleiter ist H. Lang.

DLK 23/12

Vier neue DLK 23/12 müssen bis 2008 beschafft werden. Sie wurden nach einer intensiven Testphase unter Begleitung von Kollegen der Feuerwachen mit Geräten mehrerer Herstellern nach einer genauen Leistungsbeschreibung im Offenen Verfahren europaweit gemeinsam ausgeschrieben. Dazu wurden im Vorfeld erstmalig Leistungen definiert, die unabdingbar waren und Wahlleistungen die gewünscht waren. Anschließend wurde ein Bewertungsverfahren zur Bemessung der technischen Daten entwickelt und mit der Leistungsbeschreibung veröffentlicht.

Es gab letztlich nur zwei Bewerber, die beide technisch ungefähr gleichwertig waren. Den Ausschlag für die Fa. Metz auf MB Econic 1829 LL gab die erhebliche Preisdifferenz (im mehrfach fünfstelligen Bereich). Die Auswertung der Ausschreibung war die bisher aufwändigste, die wir je durchführen mussten und dauerte mehrere Wochen, allein die Auswertung umfasst ca. einen DIN A 4 Ordner an Material. Die Aufträge wurden am 29.12.2006 erteilt.

Projektleiter ist H. Lang.

RW 2 bzw. RW 3

Als Ersatz für den alten RW 2 (derzeit FRW 6 bzw. AFWS) wurde ein neuer RW im Offenen Verfahren europaweit zusammen mit einer Anpassung des letzten RW ausgeschrieben. Er erhält wieder sowohl die Zusatzbeladung für die Straßen- wie auch für die Eisenbahn (schwere Heber und zusätzliches Abstützmaterial). Aufgrund der Entscheidung, die HLF 20/16 der BF auf Straßefahrgestell zu realisieren, wurde der neue RW für den Einsatz abseits der Straßen optimiert und hier dem Rüstzug (FwK, WLF-Kran) angepasst. Er erhält nun ebenfalls eine Single-Bereifung.

Es gab nur einen Bieter. Er wird daher von Ziegler auf einem MB Axor 1833 AF aufgebaut werden.

Projektleiter ist H. Arndt.

MZF/MTF

Für die FF ist für Standorte mit bestimmten Sonderaufgaben eine Art „ELW-light“ als MTF geplant. Dazu gehören z.B. zwei 4m-Funkgeräte, um auch im 4m-Band einen Abschnittskanal führen zu können. Das ist dann wichtig, wenn die Aufgabe eine Verständigung über größere Entfernungen erfordert. Dies kann so z.B. in der Wasserrettung wie auch in der Wasserförderung notwendig sein. Es wurden dazu zwei geländegängige Fahrzeuge mit entsprechender Zugleistung (Bootsanhänger!) öffentlich ausgeschrieben. Sie sollen die Fahrzeuge der LG Hubbelrath bzw. Himmelgeist-Itter ersetzen und dort zunächst erprobt werden.

Projektleiter ist H. Arndt.

TLF 20/40-SL

Für die FRW 5 ist derzeit ein weiteres TLF 20/40-SL im Offenen Verfahren europaweit ausgeschrieben.

Leider hatten wir mit den letzten Fahrzeugen dieser Art in diesem Jahr ein Problem mit Brüchen der Hilfsrahmen. Der größte Teil der Fahrzeuge musste deshalb sofort aus dem Dienst genommen werden, alle mussten überarbeitet werden. Diese Maßnahme war sicherheitstechnisch unabdingbar. Dies wird dadurch belegt, weil bei einer anderen Feuerwehr ein TLF 24/50 nach einem Hilfsrahmenbruch umgestützt ist! Als Ersatzfahrzeuge wurden ältere TLF 24/50 der BF Hagen bzw. der Fa. Ziegler eingesetzt, weil keine anderen Fahrzeuge (insbesondere nicht der Herstellerfirma Magirus) verfügbar waren. Alle Kosten wurden von Magirus übernommen.

Projektleiter für das Neufahrzeug bin ich aufgrund der hohen Auslastung aller Mitarbeiter selbst.

WLF gl

Für die FRW 5 ist derzeit ein geländegängiges WLF für den AB MANV öffentlich ausgeschrieben. Aufgrund der Anforderungen ist dies nach intensiver Prüfung u. a. bei der IAA Nutzfahrzeuge leider nur über einen Dreiaxser darstellbar.

Projektleiter bin ich aufgrund der hohen Auslastung aller Mitarbeiter selbst.

MZB/RTB

Das erste Boot nach einer Neukonzeption gemeinsam mit den Tauchern ist ausgeschrieben mit einer Vergabe ist noch in 2006 zu rechnen. Wir mussten die Anforderungen an den Motor erhöhen, weil wir bereits heute erhebliche Probleme mit der Energieversorgung (Lichtmaschine) haben und weitere Wünsche (z.B. Beleuchtung des „Vorschiffs“) bestehen. Es wird daher wieder einen Innenboarder und als Reserve nur noch einen kleinen Außenboarder geben.

Projektleiter ist H. Lang.

Netzersatzanlage (NEA)

Nicht erst seit den Stromausfällen in 11/2005 und 10 bzw. 11/2006 stand die Beschaffung einer leistungsfähigen Netzersatzanlage für den kommunalen Katastrophenschutz im Aufgabenplan für 37/4.

Wir haben uns für eine den THW-Geräten baugleiche Version entschieden und über das Bundesbeschaffungsamt vergeben, damit wir damit nicht nur Vorteile in der Ausbildung bzw. Bedienung haben, sondern auch, weil die Anlagen zusammen geschaltet werden können.

Projektleiter ist H. Diekmann.

Neue KTW





Neue RTW

LIMA

Zwei weitere Lichtmastanhänger sind über eine öffentliche Ausschreibung in Beschaffung. Ihre Stationierung ist noch offen.

Projektleiter ist H. Diekmann.

Neue KTW (innerstädtisch)

Mittlerweile sind alle Fahrzeuge (VW T4 bzw. T5-Triebkopf, KFB-Kofferaufbau) aus der letzten Ausschreibung in Dienst gestellt oder kurz davor. Damit sind endlich alle älteren KTW ersetzt. (Der älteste noch eingesetzte KTW war am Schluss über 14 Jahre alt!)

Leider hatten wir in 2006 aufgrund einer Fehlkonstruktion bzw. eines Baufehlers an der Hinterachse an der Stoßdämpfereaufnahme der Hinterachse erhebliche Probleme. Einige Fahrzeuge mussten zurück zum Hersteller (KFB), um dies überarbeiten zu lassen.

Projektleiter war H. Ortmann.

RTW

Wir haben die letzten RTW auf Sprinter 416 mit Automatikgetriebe und Luftfederung sowie WAS-Aufbau (baugleich zu den letzten Aufbauten) erhalten. Damit sind dann alle RTW der Einsatz-Flotte jünger als 6 Jahre. Leider hatten wir mit der ersten Serie der MB Sprinter (Bj. 2000) in diesem Jahr erhebliche Probleme mit Federbrüchen, die aber größtenteils in Ersatzteil-Kulanz von der ZWK behoben wurden.

Wir arbeiten bereits an der Planung der nächsten Generation, die ab 2007 beschafft werden soll. Nach derzeitiger Kenntnis ist dann allerdings mangels Angebot keine Luftfederung möglich. Dafür gibt es endlich auch in anderen Motorisierungsbereichen zumindest beim neuen Sprinter eine Wandlerschaltautomatik.

Projektleiter sind H. Ortmann bzw. H. Stog.

NEF

Wir arbeiten bereits an der Planung der nächsten NEF-Generation, die ab 2007 beschafft werden soll. Die Ausschreibung geht der Vollendung entgegen.

Gebrochene Stoßdämpfereaufnahme an der Hinterachse eines KTW, Aufbau KFB.





Modell eines Düsseldorfer RTW und eines NEF

Die Anregungen der Wachen mit NEF sind in die Ausschreibung mit eingeflossen.

Projektleiter sind H. Ortmann bzw. H. Stog.

AB MANV NRW

Aus einer Landesbeschaffung erhielten wir einen AB MANV. Er ist derzeit an der FRW 6 stationiert und soll später zusammen mit einem noch zu beschaffenden GW San an der FRW 5 stationiert werden. Nachdem wir im Einsatzbereich Rettungsdienst bisher keine geländegängigen Fahrzeuge vorhalten, soll damit eine voll geländegängige MANV-Komponente aufgebaut werden.

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

- Neukonzept ELW 2 bzw. ELW 3 (die laufenden Vorbereitungen mussten aus haushaltstechnischen Gründen unterbrochen werden)
- ELW 1-BD
- Mehrere ELW 1-CD
- GW San gl (für die FRW 5)
- G-KTW
- RW 1 (Folgebeschaffung für die FF)
- Folgende AB sollen in den nächsten Jahren neu konzipiert bzw. beschafft werden:
- AB Wasserförderung (z.B. leistungsfähiges Wasserfördersystem, z.B. Holland-Fire-System)
- AB Lüfter

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 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 37/4:

Die mobile Datenerfassung für den Rettungsdienst (Mobidat) ist für das Pilotprojekt an FRW 3 aus-

geschrieben, das Gleiche gilt für die Notrufsprechstellen an den Feuerwachen.

Die Folgebeschaffung für die die Abrechnungssoftware (KTA) wird in 2007 ausgeschrieben.

37/44 arbeitet seit Monaten daran, die Rechner auf die neuen städtischen Standards zu ertüchtigen bzw. bei Problemen damit auch in Einzelfällen schnell persönlich vor Ort zu helfen.

Die Planungen von Bund und Land zur Einführung des Digitalfunks werden aufmerksam beobachtet, zu gegebener Zeit werden wir hier mit einsteigen.

Ein großes Problem ist immer wieder die technische Kurzlebigkeit von kommerzieller Massenware (hier v.a. die Mobiltelefone). Wir sind leider hier auf den normalen Markt angewiesen, der zwar relativ günstige Preise bietet, dafür aber eine Produktverfügbarkeit von teils unter einem Jahr mit sich bringt. Dies schafft große Probleme mit den Freisprechanlagen, die dann ggf. adaptiert werden müssen.

Die Baumaßnahmen im Bereich der ZWK/ZLG haben Anfang Oktober 2004 begonnen im Frühjahr 2006 abgeschlossen. Leider müssen nach wie vor Nachbesserungen (zuletzt am Brandschutz!) durchgeführt werden. „Bauleiter“ hier seitens 37/4 ist Herr Breker

Eine große Baustelle für die nächsten Jahre wird auch für 37/4 die FW U werden. Hier muss unbedingt die Atemschutzwerkstatt auch räumlich erweitert werden, um den heutigen Anforderungen gerecht werden zu können und die Zentrale Geräteprüfung (ZGP) soll dort ebenfalls stationiert werden. Für die Atemschutzwerkstatt konnten nach einer Überprüfung durch die „Orga“ in 2005/2006 insgesamt 6,5 Stellen ab 2006 neu besetzt werden. Intern haben sich in mehreren Verfahren nur 2 Kollegen qualifiziert, die anderen 4,5 Stellen werden über eine öffentliche Ausschreibung bis ca. Ende 1. Quartal 2007 extern besetzt. Die neuen Kollegen müssen dann größtenteils noch eine weitere bzw. vertiefende Ausbildung als Gerätewarte bzw. in unsere Technik erhalten, bis sie vollwertig einsetzbar sind.

Mittlerweile gibt es immer mehr Fahrzeuge aus der Modellbauecke, v. a. Menzels Lokschuppen ist hier sehr rührig. Zuletzt lieferte er das NEF und im Dezember kam noch ein RTW hinzu. Der FwK 45 soll nun bei Herpa in der Endplanung sein und im Laufe von 2007 erscheinen.

Ulrich Cimolino

Rußfilter in Rettungswagen

Seit längerer Zeit ist das Thema Luftreinhaltung und hier besonders die Feinstaubbelastung in den Innenstädten in aller Munde. Als Ursache für diese Belastung wurden u. a. der Rußpartikelausstoß von Dieselfahrzeugen ausgemacht. Im Frühjahr 2005 fand dazu im Umweltamt ein Workshop statt, bei dem die Nachrüstung von städtischen Fahrzeugen mit Partikelfiltern angeregt wurde. Dieser Anregung kam die Verwaltungskonferenz am 17.05.2005 mit dem Beschluss zur Nachrüstung von 310 städtischen Fahrzeugen nach. Mit der Durchführung dieser Nachrüstung wurde das Amt für zentrale Dienste beauftragt. Bei der anschließend durchgeführten Markanalyse und Ausschreibung wurde die Fa. HJS als Lieferant der Systeme mit einem Wirkungsgrad von 99,8% ausgewählt. Der Einbau sollte durch die Awista erfolgen.

Die HJS Fahrzeugtechnik GmbH & Co KG ist ein erfolgreiches, mittelständisches Unternehmen, das mit 380 Mitarbeitern an zwei Standorten in Menden/Sauerland

und Port Elisabeth/Südafrika Abgasreinigungssysteme und Abgasanlagen für PKW und Nutzfahrzeuge entwickelt, fertigt und vertreibt. Bei den ersten Nachrüstungen durch die Awista zeigte sich jedoch schnell, dass der Einbau in Serienfahrzeuge unproblematisch, in Fahrzeuge mit Sondereinbauten, besonders Rettungsdienst und Feuerwehrfahrzeuge, aufgrund der eingeschränkten Platzverhältnisse nicht so einfach ist. Außerdem wurde – wie erwartet – festgestellt, dass nicht in alle Fahrzeuge solche Einbauten möglich sind, weil es schlicht für bestimmte Typen keine Angebote an Nachrüsttechnik gibt.

Um die notwendigen Anpassungen durchzuführen, wurde in der 44. KW der RTW 48 zur Fa. HJS überführt. Dort erfolgte der dann der Einbau mit geringen Problemen. Zunächst wurde der Aditivtank im Motorraum eingebaut.

Das Steuergerät konnte hinter dem Fahrersitz eingebaut werden. Durch die zusätzlich im Rettungswagen eingebaute Elektronik (Warnanlage, Ladetechnik) gestal-

tete sich das Verlegen der Mess- und Regelleitungen problematisch.

Nachdem ein Stück des Auspuffrohres herausgetrennt wurde, konnte der Rußfilter eingesetzt werden. Da es sich hier um einen der ersten Filter in diesem Sprintermodell handelte, musste die Form des Anschlussrohres noch angepasst werden. Diese Änderung wird in der künftigen Produktion berücksichtigt.

Das SMF®-AR-System von HJS besteht aus einem Dieselpartikelfilter mit Sintermetall-Technologie und einer vollautomatischen, autarken Regenerationseinheit. Diese ist in der Lage, den im Filter gesammelten Ruß ohne Unterstützung des Motormanagements und ohne Eingriff des Fahrers bei beliebigen Motorbetriebszuständen abzubrennen. Vor und hinter dem Dieselpartikelfilter angebrachte Drucksensoren erkennen hierbei den „Füllstand“ des Filters. Wenn ausreichend Ruß im Filter angesammelt ist, löst das elektronische Steuergerät automatisch eine Regeneration aus. Damit der Rußabbrand vollständig und nahezu



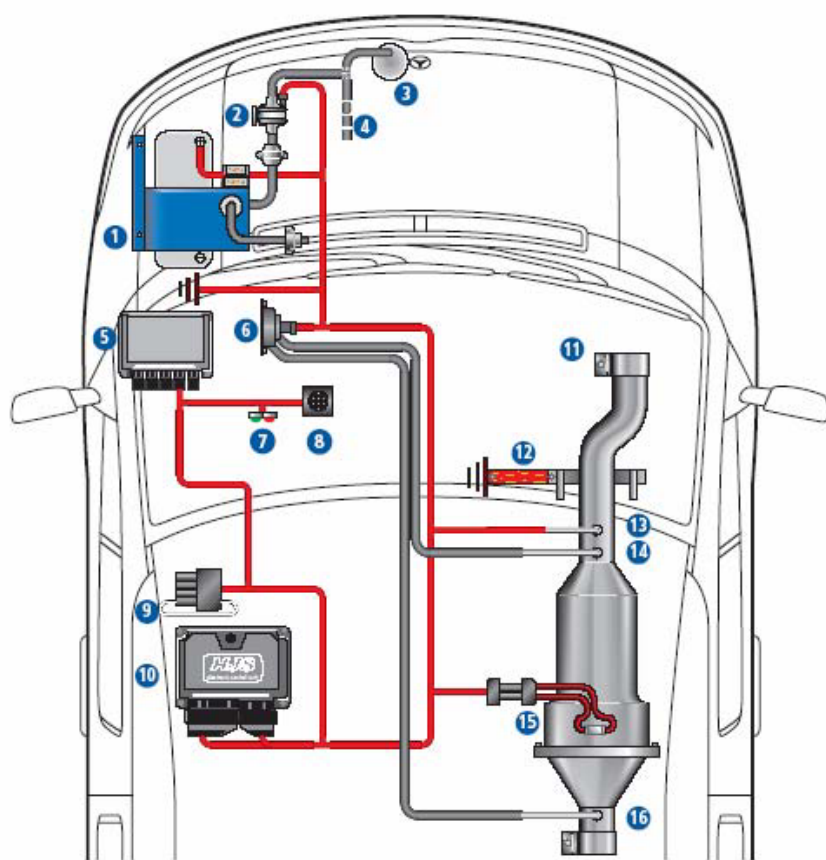
Bild links: Der Aditivtank im Motorraum

Bild unten: Das Steuergerät hinter dem Fahrersitz





Filtereinheit, hier noch ohne das Hitzeschutzblech



- | | | |
|---|--------------------------------|-------------------|
| 1 Additiv-Tank mit 10A- und 100A-Sicherung sowie Be-/Entlüftung | 9 Diagnosestecker | — Kabelbaum |
| 2 Dosierpumpe mit Additiv-Filter | 10 HJS-ECU | — Schlauchleitung |
| 3 Kraftstofffilter | 11 Dieselpartikelfilter | — Metallleitung |
| 4 Dieselerücklauf zum Kraftstofftank | 12 Masseband | ≡ Masseanschluß |
| 5 Motorsteuergerät | 13 Temperaturfühler | |
| 6 Differenzdrucksensor | 14 Druckmessstelle vor Filter | |
| 7 Kontrollleuchten | 15 Spannungsversorgung Heizung | |
| 8 Warnsummer | 16 Druckmessstelle nach Filter | |

Systemdarstellung

rückstandsfrei in sehr kurzer Zeit realisiert werden kann, wird dem Dieseldieselkraftstoff durch das automatische Dosier-System ein Additiv beigemischt, dass die Zündungstemperatur senkt und die Abbrandgeschwindigkeit erhöht.

Wird das Fahrzeug nach dem Tanken gestartet, erkennt das System durch Verknüpfung mit der fahrzeugeigenen Tankanzeige eigenständig die hinzu getankte Menge und dosiert dementsprechend das Additiv in den Kraftstoffrücklauf.

Dabei kann ein leichtes Klick-Geräusch von der Dosierpumpe hörbar sein.

Zur Überprüfung werden die beiden Kontrollleuchten nach Einschalten der Zündung für ca. 10 Sekunden eingeschaltet. Sollten

während dieser Überprüfung eine oder beide Kontrollleuchten nicht aufleuchten, liegt eine Störung vor. Es ist ein Fachbetrieb (in Düsseldorf zunächst immer die ZWK der Feuerwehr) aufzusuchen. Erklängt ein durchgehender Warnton, muss die ZWK umgehend zur Fehlerdiagnose aufgesucht werden!

Gelbe Kontrollleuchte „Blinklicht“: Regenerationsfahrt durchführen

Durch eine ungünstige Fahrweise (z.B. bei permanenten Kurzstreckeneinsätzen) kann unter Umständen das SMF®-AR-System nicht vollständig regenerieren. Dann ist eine Regenerationsfahrt durch den Nutzer wie folgt durchzuführen: Bei einer Fahrdauer von mindestens 15 Minuten und einer Geschwindigkeit von 70 - 100km/h wird eine Regeneration durch das System ausgeführt. Sollte nach einer Wiederholung der Regenerationsfahrt die Kontrollleuchte nicht erlöschen, ist die ZWK aufzusuchen. Insbesondere

die Erfahrungen hier werden zeigen, ob so ein Nachrüstsystem für RTW etc. überhaupt geeignet ist. Wir gehen aber nach bisherigen Ermittlungen davon aus, dass dies der Fall ist.

Gelbe Kontrollleuchte „Dauerlicht“: automatische Regeneration im Betrieb

Wenn die automatische Regeneration in Betrieb ist, sollte das Fahrzeug nicht abgestellt werden. Der normale Fahrbetrieb sollte so lange durchgeführt werden, bis die gelbe Kontrollleuchte erlischt. Bei Einsätzen kann von dieser Herstellervorgabe natürlich abgewichen werden.

Rote Kontrollleuchte „Blinklicht“: Schwere Störung – ZWK aufsuchen!

Ein schwerer Fehler oder Beschädigung des Systems ist aufgetreten. Es ist umgehend die ZWK aufzusuchen.

Rote Kontrollleuchte „Dauerlicht“: Störung - ZWK aufsuchen!

Ein Fehler oder Ausfall des Systems ist aufgetreten. Es ist die ZWK aufzusuchen.

Alle Arbeiten am SMF®-AR-System zur Wartung und Pflege sind durch geschultes Personal auszuführen. Es dürfen nur vom Hersteller freigegebene Ersatzteile und Werkstoffe verwendet werden. Die Aditivfüllung soll nach Angaben des Herstellers erfahrungsgemäß ca. 20.000 km reichen. Der Füllstand wird bei den regelmäßig durchgeführten Wartungsarbeiten durch die ZWK überprüft und ggf. ergänzt. Eine weitere Überprüfung durch den Fahrer sollte damit nicht notwendig sein.

Je nach Verfügbarkeit sollen in den nächsten Wochen weitere RTW nachgerüstet werden.

Michael Breker

Brandmeldeanlagen

Auf Anregung und ergänzend zu den erfolgten CD- und DGL-Schulungen an der Feuerweherschule in den letzten Monaten nachfolgend einige Erläuterungen und Hilfestellungen zu Einrichtungen der Brandmelde-technik.

Das FSE

Im Brandfall ist das Feuerwehrschlüsseldepot (FSD) durch die Brandmeldeanlage (BMA) entriegelt. Ist dies nicht der Fall, so kann mit dem Betätigen des Freischaltlements (FSE) eine Auslösung der

Brandmeldezentrale (BMZ) erfolgen und somit lässt sich das FSD wie gewohnt öffnen. Von der Feuerwehr Düsseldorf wird heute beim Einbau eines FSD Typ –A– zusätzlich der Einbau eines VdS anerkannten Freischaltlements gefordert. Das FSE wird wie ein



*Einbau-
möglichkeiten
für das FSE*



FSD Typ A

Bei Neuaufschaltungen ist das FSD A mit zwei gesicherten Generalschlüsseln versehen



FSD Typ B



FSD Typ C



In der Hülse steckt ein Zylinder mit dem Gebäudeschlüssel am Ende

Nebenmelder angeschlossen und beim Auslösen darf damit nur ein Alarm zur Feuerwehr abgesetzt werden, um das FSD zu entriegeln.

FSD Typ -A-

In Gebäuden mit einer zur Feuerwehr aufgeschalteten Brandmeldeanlage muss im Alarmfall jederzeit der gewaltlose Zutritt zu allen Brandnebenmeldern möglich sein. Bei nicht ständig besetzten Objekten geschieht das in der Regel mit einem überwachten Feuerwehr-Schlüsseldepot Typ -A-. Wird ein Melder der Brandmeldeanlage betätigt bzw. zum Beispiel durch Rauch angesprochen oder das FSE betätigt erfolgt eine Auslösung der Brandmeldezentrale. Dadurch wird die Außentür des Feuerschlüsseldepots entriegelt. Sie lässt sich jetzt wie gewohnt öffnen und die Innentür mit dem passenden Schlüssel aufschließen, um

den Zugangsschlüssel zum Gebäude entnehmen zu können.

Zylindersicherung des FSD Typ -A-

Laut den Anschlussbedingungen der Feuerwehr Düsseldorf ist bei Neuaufschaltungen von Brandmeldeanlagen vorgeschrieben, ein FSD mit zwei überwachten Generalschlüsseln einzusetzen. Diese Schlüssel sollten über die Original-Halbzylinder gesichert und elektronisch überwacht werden. Werden die Schlüssel nach dem Einsatz nicht wieder eingesetzt und in die richtige Position gestellt, so lässt sich die erste äußere Klappe des FSD nicht verriegeln.

FSD Typ -B-

Das FSD Typ -B- wird nicht über die BMZ geöffnet, sondern rein mechanisch mit dem zugehörigen Schlüssel. Es wird in

Objekten mit geringerem Sicherheitsbedürfnis eingebaut, um der Feuerwehr den Zutritt zum Gelände bzw. Gebäude gewaltfrei zu ermöglichen. Der Typ -B- wird üblicherweise nicht wie der Typ -A- auf Sabotage überwacht. In vereinzelten FSD -B- sind Mikroschalter angebracht. Über diesen Kontakt wird ein Öffnungssignal an die BMZ übertragen, sobald die Türe geöffnet wurde.

Das FSD Typ -C-

Der Typ -C- ist nicht überwacht. Er wird nur in Einzelfällen verwendet und muss mit einem roten „F“ gekennzeichnet sein. Er dient in der Regel nur als „Schlüsselrohr“. Mit dem passenden Schlüssel wird die Verriegelung eines Zylinders geöffnet, der Zylinder kann dann entnommen werden; am Ende des Zylinders ist der Zugangsschlüssel zum Gebäude befestigt.

Beispiel eines Transponders in Originalgröße



Beispiel eines digitalen Schließzylinders

Funktionsweise



Den Transponder in einem Abstand von rund 10-15 cm vor den Zylinder halten.



Den Transponderknopf einmal kurz betätigen



Der Außenknauf kuppelt für fünf Sekunden ein und durch Drehung am Knauf kann die Tür geöffnet werden.



Der Außenknauf kuppelt nach fünf Sekunden wieder aus und der Zylinder befindet sich im Ruhezustand.

Transponder im FSD

Immer wieder werden ersatzweise zu mechanischen Schlüsseln sogenannte Transpondersysteme in Objekten mit Brandmeldeanlagen eingesetzt. Die neuesten Systeme bestehen aus einem digitalen Schließzylinder, der die Signale eines programmierbaren Senders, des Transponders, auswertet und














entscheidet, ob eine Zugangsberichtigung besteht. Deshalb werden sie als Schließ- und Zutrittskontrollsysteme verwendet. Jeder einzelne Schließzylinder kann mehr als 30 000 Transponder „verwalten“. Die Zylinder lassen sich vernetzen und auswerten, um so eine hundertprozentige Zugangskontrolle zu sensiblen Gebäuden zu bekommen. Alle Bestandteile des Systems sind batteriebetrieben,

so dass eine aufwändige Verkabelung entfällt.

Oben wird Funktionsweise und Bedienung eines solchen Systems am Beispiel der Firma Simons & Voss dargestellt.

Der Transponder hat laut Hersteller die Schutzart IP 65. Für die Deponierung in Feuerwehrschießdepots (FSD) wird von der Feuerwehr Düsseldorf eine verklebte

Feuerwehr-Bedienfeld

 Bedienfeld in Betrieb	 ÜE ausgelöst
 Löschanlage ausgelöst	 Brandfall-Steuerungen ab 
 Akustische Signale ab 	 BMZ rückstellen 
 ÜE ab 	ÜE Nr.  prüfen 

Variante des Transponders gefordert, um den Transponder bei einer möglichen Beeinflussung durch Wasser weiterhin einsatzbereit zu halten.

Der Transponder ist für einen Temperaturbereich von minus 20 bis plus 55 Grad C zugelassen. Seine Batterie hat eine Lebensdauer von bis zu 10 Jahren im Stand-by-Betrieb oder rund eine Million Aktionen.

Dieses System ist in einigen Objekten bereits im Einsatz und wird vermutlich in Zukunft noch öfter installiert werden.

Es erreichen uns auch immer wieder Fragen zur Bedienung oder Funktionsweise des Feuer-

wehrbedienfeldes (FBF) und auch des Feuerwehranzeigetableaus (FAT). Außerdem erfolgte hier in den letzten Jahren auch die eine oder andere Änderung. Nachfolgend beschreibe ich deshalb kurz die verschiedenen Elemente der beiden für die Feuerwehr relevanten Anzeigen.

Bedienungsanleitung des FBF

LED Bedienfeld in Betrieb

Im Ruhezustand darf nur diese grüne LED am Feuerwehbedienfeld leuchten!

LED Löschanlage ausgelöst

Wenn eine Löschanlage (Sprinkleranlage, Gaslöschanlage) vorhanden ist, zeigt diese LED an, dass die Löschanlage ausgelöst hat.

LED und Schalter

Akustische Signale ab

Der Schalter dient zum Abschalten des Räumungsalarms

Der Schalter muss nach dem Zurückstellen der BMZ nochmals gedrückt werden, damit bei einem neuen Feueralarm die Akustischen Signale von der BMZ wieder aktiviert werden können.

Leuchtet die Lampe im Taster, so wurde die Funktion über das FBF eingeschaltet. Leuchtet nur die LED im FBF, so wurde die Funktion über die BMZ eingeschaltet.

ÜE ab

Die BMZ ist von der Übertragungseinheit abgeschaltet.

Der Hauptmelder bleibt hiervor unberührt und ist im Regelfall weiter betriebsbereit.

ÜE ausgelöst

Die BMZ ist im Alarmzustand und die Übertragungseinheit hat ausgelöst.

Brandfallsteuerungen ab

Wenn Brandfallsteuerungen vorhanden sind, kann man sie mit diesem Schalter abschalten. Die Brandfallsteuerungen lassen sich nur vor Auslösen eines Feueralarmes deaktivieren.

BMZ rückstellen

Die BMZ ist im Alarmzustand. Die BMZ wird mit diesem Taster wieder in den Ruhezustand versetzt. Sollte der Betreiber der Brandmeldeanlage noch vor dem Eintreffen der Feuerwehr den ausgelösten Alarm an der Brandmelderzentrale zurückgestellt haben, leuchtet die rote LED des Tasters "BMZ rückstellen" noch ca. 15 Minuten weiter. Die ausgelöste Schleife/ Melder kann jedoch in der Regel nicht mehr nachvollzogen werden.

ÜE Nr. XXX prüfen

Die Verbindung zu der Übertragungseinheit kann hiermit geprüft werden.

Bedienungsanleitung des FAT

Anzeige

Der erste und der letzte Alarm einer Meldergruppe bzw. eines Melders wird in dem Anzeigefeld des Feuerwehranzeigetableaus angezeigt.

Weitere Meldungen

Mit den Tastern kann man durch die Alarme blättern. Blinken die Lampen in den Tastern, so stehen noch weitere Alarmmeldungen von anderen Schleifen an!

Anzeigeebene

Die Standard-Anzeigeebene ist immer der Alarmzustand. Durch Drücken des Tasters kommt man in die Störungs- oder in die Abschaltungsebene. Die FW Düsseldorf wünscht abweichend der DIN 14662 nur die Anzeige von Feueralarmen.

Summer ab Test

Mit diesem Taster lässt sich die Akustik des FAT abschalten!

Betrieb

Im Ruhezustand leuchtet nur diese grüne LED.

Alarm

Die rote LED zeigt an, dass sich die BMZ im Alarmzustand befindet.

Störung

Leuchtet die gelbe LED, so befindet sich die BMZ im Störungsmeldezustand.

Abschaltung

Leuchtet die gelbe LED, dann sind Melder oder Meldergruppen abgeschaltet.



Die BMZ

Die Brandmeldezentrale (BMZ) ist die zentrale Schaltstelle für die gesamte Brandmeldeanlage. Sie muss sich nicht am Anlaufpunkt der Feuerwehr befinden. In den meisten Fällen ist sie in einem Untergeschoss oder in irgend einem anderen Technikraum installiert. Für die Feuerwehr sind für Bedienung und Anzeige grundsätzlich das FBF und FAT zu nutzen. An der BMZ werden von uns keine Schaltungen vorgenommen.



Grobe Vorgehensweise nach dem Eintreffen am Einsatzort

1. Schlüssel aus dem FSD entnehmen (auch auf evtl. Codekarten achten!)
2. Das FBF/FAT aufsuchen
3. Die ausgelöste Meldergruppe/ Meldernummer am FAT ablesen
4. Mit dem Meldergruppenplan der ausgelösten Meldegruppe den ausgelösten Melder aufsuchen
5. Empfehlung: Grundsätzlich nicht auf Aussagen des Sicherheitsdienstes, des Hausmeisters oder der Betreiber hören (Meldebereich eigenständig

- kontrollieren)
6. Nach dem Einsatzende Meldergruppenplan zurück in den Ordner oder die Planablage.
7. BMZ über das FBF zurückstellen! (keine Bedienung an der BMZ!)
8. Alle geöffneten Türen des Objektes wieder verschließen
9. Schlüssel in das FSD einlegen, Schlüssel um 90° drehen (wichtig!)
10. Überprüfung, ob die Außentür verriegelt ist

BITTE UM MITHILFE

Bei Einsatzbehinderungen, Problemen, Fragen etc. bitte die entspre-

chenden Felder im Einsatzbericht nutzen.

Besondere Vorkommnisse bei Einsätzen?

Defekte Schlüssel?

Schlüssel oder Feuerwehrinformationen fehlen?

Schlüssel passen nicht auf die Schließanlage?

Natürlich stehen wir dennoch für weitere Fragen und Anregungen zur Verfügung: 37/44 Daten- und Kommunikationstechnik - Brandmeldeanlagen/Feuerwehrschlüssel-depots: Dominik Schulze und Dennis Mallmann

Dominik Schulze

Freundliche Übernahme von der Leitstelle Duisburg

In der Nacht vom 8.11. auf den 9.11.2006 wurde eine „freundliche Übernahme“ der Leitstelle Duisburg seitens der Leitstelle Düsseldorf durchgeführt. Hintergrund waren diverse Software-Updates der Telekom.

Im Vorfeld zu diesem Ereignis meldete sich der Amtsleiter der Feuerwehr Duisburg beim Amtsleiter in Düsseldorf und bat um Unterstützung bei der Notruf- und Krankentransportbearbeitung in der o. g. Nacht. Im Bereich Duisburg sollte durch die Telekom ein Hauptverteiler der Telefonie mit einer neuen Software überarbeitet werden. Dieser Hauptverteiler versorgte aber gerade die sogenannte letzte Meile zur Feuerwehr Leitstelle in Duisburg. Das Abschalten der Rechner hätte zur Folge gehabt, dass alle Anrufe aus dem Festnetz und aus dem Handynet zum Notruf 112 und Krankentransport 19222 nach Duisburg gesperrt gewesen und Verbindungen ins Leere gelaufen wären. Sicherlich hätten die Kollegen aus Duisburg eine sehr ruhige Nacht verlebt, denn keiner hätte sie über die entsprechenden Leitungen an den Hörer bekommen.

Selbst die Telefonvermittlung der Leitstelle Duisburg hätte in dieser Zeit keinen Ton von sich gegeben.

Es wurde nun die Frage erörtert, wie dieses Problem zu händeln sei. Eine Umschaltung zur Polizeileitstelle Duisburg kam nicht in Frage, da diese ebenfalls betroffen war und diese den Notruf 110 aufgrund eines Weges über die Wasserschutzpolizei selber umrouten konnten.

In diesem Zusammenhang bat man also Düsseldorf, die Aufgabe der Notrufübernahme zu gewährleisten. Nachdem der Amtsleiter zugestimmt hatte, wurden seitens der Technik die technischen Situationen und von seiten der Leitstellenführung die organisatorischen Fragen geklärt. Durch einen Besuch des Leitstellenleiters von Duisburg in Düsseldorf konnten die Fragen was die Organisation anging schnell geklärt werden.

Es wurden Telefonnummern ausgetauscht wie jeweils die andere Leitstelle zu erreichen war, ohne in das natürlich laufende Tagesgeschäft (Nachtgeschäft) eingreifen zu müssen. Als Rückfallebenen gab es in Duisburg Notfallhandys um auch

bei zusätzlichen Störungen eine Erreichbarkeit auf jeden Fall sicher zu stellen. Ebenfalls wurde eine Funkstrecke mit einer Rückfallebene abgesprochen, um einen weiteren Weg der Kommunikation sicher zu stellen.

Die Tests verliefen bis auf die Funkverbindung positiv. Bei der Funkverbindung wollten beide Leitstellen auf den Kanal der Bezirksregierung zurückgreifen, der eigentlich für solche Fälle der „Überörtlichen Zusammenarbeit von Leitstellen“ zur Verfügung stehen sollte. Leider war es aus bisher unerklärlichen Gründen nicht möglich über diesen Kanal eine vergleichbare gute Verständigung sicher zu stellen. Diese Idee wurde verworfen und man legte sich auf andere genutzte Kanäle für Duisburg fest.

Am Morgen des Tag X wurden die Disponenten unserer Leitstelle mit den Besonderheiten vertraut gemacht. Gerüchte einer Probe zur „Feindlichen Übernahme“ in Zukunft kamen bei den Gesprächen auf, welche aber schnell mit einem Lächeln von Tisch gefegt wurden.

In der Nacht - genauer gegen Mit-

ternacht - wurden zwei Kollegen von Duisburg nach Düsseldorf abkommandiert, um die speziellen Bedürfnisse der Stadt Duisburg bearbeiten zu können. Zusätzlich übernahm der diensthabende Lagedienst einen weiteren Einsatzleitplatz.

Ich nahm die Funktion des Springers wahr. Nach einer kurzen Einweisung der Duisburger Kollegen in die Systematik der Telefonie in unserer Leitstelle und ein paar Tassen Kaffee wurde es gegen 02:10 Uhr ernst. Die Umschaltung der Telekom konnte so erfolgen, dass Anrufe aus dem Zuständigkeitsbereich von Duisburg mit einer entsprechenden Vorwahl zu erkennen waren. Dies wurde zum

Anlass genommen, dass diese Leitungen ausschließlich von unseren Gästen entgegen genommen wurden. Schon kurz nach der Umschaltung wurde ein Feuer gemeldet, welches von einem Duisburger Kollegen abgearbeitet werden konnte.

Während der Umschaltphase blieb es erstaunlich ruhig – natürlich kam es zu Einsätzen auf beiden Seiten – aber es gab keine nennenswerten Komplikationen.

Die freundliche Übernahme konnte gegen 04:35 Uhr seitens der Telekom beendet werden. Nach dieser Zeit lief alles wieder seinen gewohnten Gang und unsere Gäste konnten nach Hause ent-

lassen und die entsprechenden Umschaltung bei uns zurückgebaut werden.

Es ist schon erstaunlich wie schnell man mit einigen Schaltungen eine Leitstelle lahmlegen und eine andere zur Regionalleitstelle ausbauen kann.

Es war eine positive Erfahrung und ich habe den Eindruck gehabt, dass es allen Beteiligten etwas Spaß gemacht hat wie beschrieben zusammen zu arbeiten.

Einen herzlichen Dank an alle Beteiligten von Duisburg und Düsseldorf.

Franz Hitz

Neues vom Rettungsdienst

Von einigen Neuerungen der jüngeren Vergangenheit beziehungsweise von Objekten der nahen Zukunft ist aus dem Sachgebiet Rettungsdienst zu berichten.

Zusätzliche RTW

Auf der Feuerwache Umweltschutz und Technische Dienste stehen jetzt fünf komplett bestückte RTW für kurzfristige Besetzungen bei Einsätzen außerhalb

des Regelrettungsdienstes z.B. Großschadenslage, Silvester usw. Ein RTW der fünf Fahrzeuge ist gleichzeitig für die Rettungsassistentenschule sowie für die Heißausbildung bestimmt. Die Rettungswagen haben die Bezeichnung Flo 10-83-01 bis Flo 10-83-04 und Flo 09-83-01

Die Zugangsmöglichkeit wird durch die FW 10 sowie einer FBF-Schließung an der Hallentorseite sichergestellt. Die Indienststellung

der zusätzlichen Rettungswagen und deren Besetzung erfolgt auf Anweisung des A-Dienstes, die FW 10 wird von der Leitstelle informiert.

Sofern nicht anders angeordnet wird, nehmen die Besetzungen die Fahrzeuge, mit denen sie zur FW 10 gefahren sind, wieder mit zur Stammwache. Dies ermöglicht deren Besetzung durch gegebenenfalls nachalarmierte dienstfreie Kräfte.

KTW 2



NEF

Sechs neue Fahrzeuge werden im 1. Quartal 2007 ausgeschrieben. Mit ihrer Auslieferung ist vermutlich Ende 2007 zu rechnen. In die Ausschreibung sind viele Anregungen der Wachen mit NEF eingeflossen.

Technische Daten: Fahrzeugmodell Multivan (z.B. VW T 5, DB Vito o. ä.), Automatic, kein Allrad, 3000er Signalanlage wie die neuen RTW, möglicher Einbau im Kühlergrill, keine Presslufthörner!

RTW

Die Ausschreibung für acht neue Fahrzeuge erfolgt im Laufe des Jahres 2007 als Ersatz für die 2002er-Reihe. Hierfür werden noch Erfahrungsberichte zu den neuen RTW 2006 von den Wachen gesammelt und bei der nächsten HBM Rett-Sitzung vortragen und der Abteilung 42

übergeben.

KTW 2

Zurzeit sind hier bei uns 26 KTW im Einsatz, 21 bei den Hilfsorganisationen und fünf beim Desinfektor als technische Reserve. Nach Einführung der neuen KTW-Generation wird in Düsseldorf nur noch ein KTW hoch-lang auf Basis der Mercedes E Klasse vorgehalten, der KTW 2. Im Zuge von Fahrzeugtauschaktionen wurde dieser KTW 2 im Herbst beim Desinfektor für die technische Reserve stationiert. Bei Bedarf kann die Besatzung eines RTW für einen Ferntransport, ab etwa 200 bis 250 Kilometer, ihren RTW gegen den KTW hoch-lang beim Desinfektor tauschen.

Notfallkoffer

Es wurde ein neues Koffersystem entwickelt. Aus den beiden Notfall-

koffern Kreislauf und Atmung wurde ein Notfallkoffer zusammengestellt, der den neuen CPR Richtlinien entspricht und den größten Teil der RTW-Einsätze abdeckt. Somit ist nur noch ein Notfallkoffer mitzunehmen, bei Bedarf wird der Notfallkoffer mit dem Kinder-Notfallkoffer bzw. Notfallkoffer-Chirurgie ergänzt. Des Weiteren hat die RTW Besatzung immer die Accuvac mitzuführen.

Die Bestückung erfolgt ab Januar durch den Desinfektor, der die einzelnen Fahrzeuge der Wachen abrufen und den Koffertausch vornimmt.

Der Atmungskoffer des NEF wird vom Desinfektor mit einer Intubationstasche bestückt.

Das Trockeneis vom chirurgischen Koffer wird auf dem RTW verlastet

Bernd Braun

Neuer Algorithmus für die Kinderreanimation

Ende des letzten Jahres wurden durch die internationalen wissenschaftlichen Verbände ERC (European Resuscitation Council) und AHA (American heart association) neue Empfehlungen zur Wiederbelebung veröffentlicht. Neue wissenschaftliche Erkenntnisse und aktuelle Studien auf dem Gebiet haben die Anpassung der Handlungsempfehlungen an den "Stand der Wissenschaft und Technik" notwendig gemacht. Durch intensive Forschung und rasante technische Entwicklung ist die "Halbwertszeit" medizinischen Wissens auf überschaubare Jahreszeiträume zusammengeschrumpft. Hier gilt es am Ball zu bleiben.

Für den bundesdeutschen Raum hat die "Bundesarbeitsgemeinschaft Erste Hilfe" als Zusammenschluss der vier Hilfsorganisationen und der Bundesärztekammer Mitte diesen Jahres die konkrete und einheitliche Umsetzung in Deutschland festgelegt. Somit

konnten wir im 3. Quartal mit der Aus- und Fortbildung in „neuer“ Reanimation beginnen. Dies erfolgte einerseits im Rahmen der laufenden 30-stündigen Rettungsdienstfortbildung an der Rettungsassistentenschule der Feuerwehr, andererseits dezentral auf den einzelnen Feuer- und Rettungswachen sowie bei den Hilfsorganisationen.

Seit Beginn der Schulungen wurde auch die Zertifizierungs-Prüfung zunächst freiwillig auf den neuen Algorithmus umgestellt. Viele Mitarbeiter machten hiervon Gebrauch. Die Ergebnisse der neuen Prüfungen sind sehr erfreulich. Die meisten Mitarbeiter berichteten, dass der neue Algorithmus insgesamt einfacher sei. Die Umstellung sei zwar noch etwas gewöhnungsbedürftig, wurde aber durchgängig begrüßt. In diesem Zusammenhang ist es wichtig, besonders im Verlauf des nächsten halben Jahres durch weitere Übungen auf den Wachen den neuen

Algorithmus so flüssig beherrschen zu können, wie den Alten.

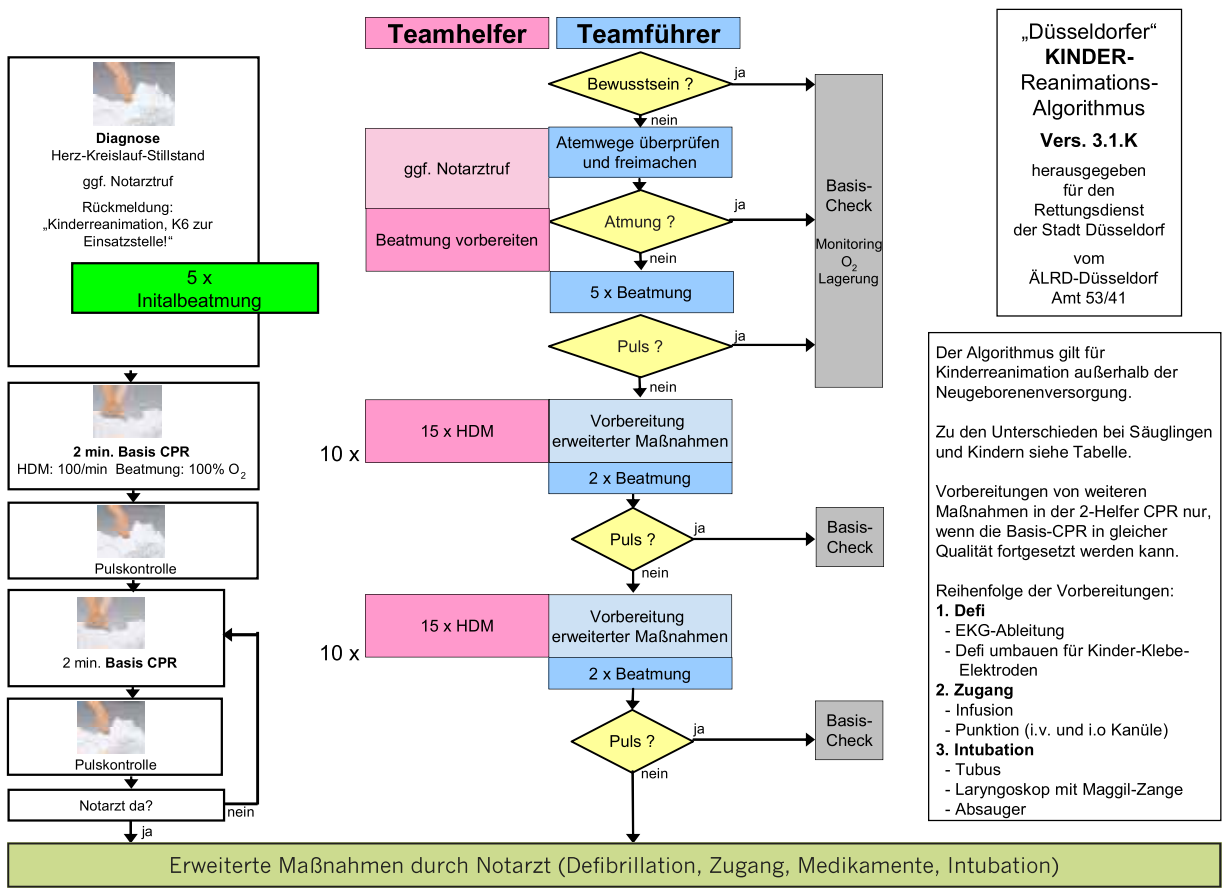
Der Schwerpunkt der Fortbildungsmaßnahmen lag bewusst auf der Erwachsenen-Reanimation. Vor Beginn der Umstellung auf die neuen Empfehlungen am 1.12.2006 habe ich ergänzend erstmals einen Algorithmus für die Kinder-Reanimation mit einigen wichtigen Informationen zusammengestellt (siehe Seite 39).

Diese Besonderheiten im pädiatrischen Bereich sind im Vergleich zu den alten Empfehlungen wesentlich einfacher geworden. Eine erste Information wird im Rahmen des Wachunterrichtes der Hauptbrandmeister Rettungsdienst erfolgen, eine intensive Schulung mit Übungen wird nach Möglichkeit in der nächsten 30-Stunden-Fortbildung 2007 eingeschoben.

Dr. Frank Sensen

Reanimation im Kindesalter

Altersgruppe	Neugeborenes	Säugling	Kind
Zeitraum	direkt nach Geburt	nach Geburt bis 1 Jahr	ab 1 Jahr bis zur Pubertät (9-12 J.)
Entscheidung			
Ort der Pulskontrolle	Nabelschnur	Oberarm	Arteria carotis
CPR-Indikation	HF < 60/min		HF < 60/min bzw. Pulslosigkeit
Herzdruckmassage			
Druckpunkt	unteres Drittel des Sternums		
Drucktechnik	thoraxumgreifende 2-Daumen-Technik		Handballen
Drucktiefe	1/3 des Thoraxdurchmessers		
Druckfrequenz	180/min	100/min	
Beatmung			
Initialbeatmung	mehrere Blähbeatmungen	5 x Initialbeatmung	
Beatmungsvolumen	bis Brustkorb sich hebt		
Beatmungsdauer	ca. 1 sec Inspirationsdauer		
Beatmungsfrequenz ohne CPR	30/min	20/min	15-20/min
Koordination			
Kompr./Ventil. Verhältnis	3/1	15/2	
effektive Kompressionen	ca. 90/min	ca. 75/min	
effektive Beatmungen	ca. 30/min	ca. 5/min	
Defibrillation			
Defibrillationsenergie	4 J/kg		





Förderverein der Schule von erstem „Auslandseinsatz“ zurück

Zu Gast in Tirol

Zufrieden, aber zugleich auch etwas geschafft schauen die fünf Mitglieder des Fördervereins für die Feuerweherschule Düsseldorf e.V. drein. Nach rund 11-stündiger Fahrt sind sie zurück von ihrer ersten offiziellen Mission: Auf Einladung waren sie insgesamt fünf Tage Gast der Freiwilligen Feuerwehr Fendels in Tirol. Anlass war die feierliche Weihe des örtlichen neuen Tanklöschfahrzeugs.

Harald Wachter, 1. Vorsitzender des in diesem Jahr neu gegründeten Fördervereins, ist regelmäßig als Urlauber zu Gast in der Kautentalregion. Und als er von der geplanten Fahrzeugweihe bei sei-

nem letzten Urlaub erfuhr, waren die Pläne für einen Besuch der Düsseldorfer schnell erarbeitet. Mit dem historischen Feuerwehrfahrzeug des Fördervereins, immerhin ein Löschgruppenfahrzeug Marke Daimler Benz aus dem Jahre 1968, nahmen sie jetzt an dem Fest teil. Die 750 km lange Strecke wurde ohne Probleme hin und zurück bewältigt auch wenn manche Passage bergauf nur im 1. oder 2. Gang zu schaffen war. Vor Ort in Fendels wurde auch ihr Fahrzeug durch Ortspfarrer Ulrich Obrichst geweiht.

Wachter und seine vier Kollegen mussten viele Fragen nach der technischen Ausrüstung und der personellen Besetzung der Düsseldorfer

Feuerwehr beantworten. Auch um den Zweck eines Feuerwehr-Fördervereins drehten sich viele Gespräche. Alles in allem war man sich zum Abschluss einig: Beim nächsten Fest in drei Jahren sind die „Düsseldorfer“ wieder dabei. Als Dank für ihr Kommen überreichte Feuerwehrkommandant Hermann Schranz den Düsseldorfern einen historischen Feuerwehrhelm. Er wird jetzt seinen Platz in einer Vitrine der Feuerweherschule in Garath erhalten. Auch die Düsseldorfer waren nicht mit leeren Händen gekommen. So konnten sie unter anderem ein T-Shirt sowie eine Schirmmütze der Feuerwehr Düsseldorf übergeben.

Harald Wachter

Infos zum Förderverein:

Der Förderverein wurde Anfang 2006 gegründet. Er wird in der Rechtsform eines e.V. geführt und ist gemeinnützig. Mitglieder sind neben Harald Wachter, Ratsherr der Stadt Düsseldorf, u.a. auch der ehemalige Leiter der Feuerwehr Düsseldorf, Armin Harbort sowie der auch für die Feuerweherschule zuständige Stephan Boddem.

Sinn und Zweck des Fördervereins ist die Optimierung der Ausstattung der Feuerweherschule, Förderung der Öffentlichkeitsarbeit, Förderung ihres Kontaktes zur Bevölkerung - insbesondere im direkten Umfeld der Feuerweherschule durch Informationsveranstaltungen, Unterstützung ihrer Nachwuchsgewinnung.

Der Mitgliederkartei weist aktuell 15 Mitglieder aus. Der Jahresbeitrag beträgt 24,-€. Mitglied kann jede / jeder werden. Interessierte melden sich beim Vorsitzenden.



Fahrsicherheitstraining für LKW

Es ist der 13.10.2006, 7:00 Uhr. Der heutige Treffpunkt für das LKW Training ist die Feuer- und Rettungswache 2. Holger Spikowski gibt eine kurze Einweisung über den heutigen Ablauf und einige Sicherheitshinweise, die unbedingt eingehalten werden müssen. Es stehen uns sechs LF 16/12 von verschiedenen Herstellern zur Verfügung, zwei davon sind Schaltwagen. Wir besetzen die LF mit jeweils zwei Mann und fahren Richtung Empt

Nach rund 40 Minuten erreichen wir die dortige englische Kaserne. Das Testgelände ist eine alte Start- und Landebahn. Zu meiner Verwunderung ist schon ein Wechsellader vor Ort und die Strecke ist fertig präpariert. Wir stellen die Fahrzeuge ab und lauschen nochmals den Sicherheitshinweisen: Unbedingtes Einhalten der vorgegebenen Geschwindigkeiten.

Dann geht's los! Wir sollen uns an die Bremszone stellen, wo unserer Meinung nach der mit Sandsäcken beladene Wechsellader (Actros), zum stehen kommt. Die Strecke ist asphaltiert und nass. Ich möchte nur soviel verraten, dass wir zwölf Teilnehmer so ziemlich alles abgedeckt haben. Ich steh sogar richtig gut und der LKW kommt etwa einen halben Meter vor mir zum Stehen. Dieser erste Test hat mit 30 km/h stattgefunden. Das Gleiche noch mal mit 50 km/h. Mit den Worten: „Die ersten drei wären nun unter dem LKW!“, nehme ich es zur Kenntnis, dass ich nun nicht mehr in einem Stück gewesen wäre...

Jetzt dürfen wir ran! Also rauf auf die LF und

jeder, einmal mit 30 Km/h und einmal mit 50 Km/h bei den Hütchen in die Eisen steigen! Also werfe ich den Anker und komme wenig später zum Stehen. Über das Funkgerät quäkt es: „Schon ganz in Ordnung!“ Nach Beendigung der Übung, gab es eine kurze Einweisung im richtigen Sitzen. Einige sitzen zu locker andere viel zu verkrampt. Auf die Frage wer sich denn bei der Alarmfahrt alles Anschnallt, sehe ich nicht wirklich viele Finger! Und auf die Ansprache, die nun folgte hatte auch keiner eine Antwort. Alle machen sich Gedanken über lose Teile in der Kabine der LF und was mit diesen bei einem Unfall passieren würde, aber keiner bedenkt die wertvollste Fracht: den Kollegen

Ohne große Einweisung geht's nun an die nächste Übung. Am anderen Ende erwartet uns eine Geschicklichkeitsstrecke. Hier ist nicht nur Geschick und Augenmaß gefragt, sondern auch der Beifahrer. Ohne diesen geht es einfach nicht. Die Tonnen und Hütchen sind so eng gestellt, da passt gerade noch links und rechts ein Finger zwischen. Sinn und Zweck der Übung: Auch das leichte Berühren kostet auf der Straße schnell Tausende. Das Highlight vor dem Frühstück war das Rückwärtsfahren um die Kurve ohne Außenspiegel, nur mit Einweiser. Ich erspar mir hier weitere Ausführungen, aber es hört sich einfacher an, als es ist.

Nach dem Frühstück fahren wir auf die Gleitfläche um unser Bremsen zu perfektionie-

Überalterte und damit harte Reifen können das Fahrverhalten und den Bremsweg des Fahrzeuges maßgeblich verschlechtern.



ren. Erst mit 30 dann mit 40 km/h. Ich sitze auf dem Hubbelrather LF 16, nehme Anlauf, um wieder voll in die Bremsen zu Stiefeln. Mein Spannmann und ich rutschen und rutschen und ... bis die Gleitfläche zu Ende ist. Erst dort kommen wir zum Stehen! Was habe ich falsch gemacht? Die Anderen standen viel früher! Und wieder ertönt die Stimme durch das Funkgerät: "Na, ist schon ein gewaltiger Unterschied, wenn man 11 Jahre alte Reifen unter dem Auto hat, oder!?" Um es in Zahlen auszudrücken, lag der Unterschied bei 15 Metern.

Das ganze üben wir anschließend mit Bremsen und Ausweichen, lassen aber das Hubbelrather LF stehen und nehmen ein anderes. Macht ja kein Sinn dauernd die Hütchen zu überfahren. Also bremsen und ausweichen. Mit besseren Reifen klappt das ganze auch wunderbar.

Mittagspause: Ich hab was erlebt, was sehr selten ist bei der Feuerwehr! Die älteren Kollegen lassen die Jüngeren in der Kantine vor! Was ist geschehen? Ganz einfach, es ist eine englische Kaserne und in der Kantine alles in Englisch ausgeschildert. Und was der Bauer nicht kennt, isst er auch nicht! Aber keine Sorge, mit einem prüfenden Blick über die Schulter des Vordermannes, hat dann doch jeder was essbares gefunden.

Wir üben noch bis spät in den Nachmittag: Brem-

sen, Ausweichen und Slalom fahren. Die Zeit vergeht wie im Fluge. Es liegt wohl daran, das man immer gefordert wird. Sei es nun als Fahrer oder als Beifahrer. Es ist schon ein komisches Gefühl, einfach da zu sitzen, zu sehen wie die Hütchen immer näher kommen, aber die Gasse, die aus der Ferne sehr schmal aussah, nicht wirklich breiter wird, und seinem Fahrer einfach zu vertrauen.

Fazit:

Der Tag war sehr anstrengend, da man sich eine Auszeit nicht nehmen, bzw. leisten konnte. 100% und volle Konzentration den ganzen Tag. Ich habe in Sachen Fahren viel dazu gelernt und weiß nun wie sich ein LKW in Situationen verhält, die nicht alltäglich sind, aber sehr schnell alltäglich werden könnten.

Die Erkenntnis bei der Alarmfahrt und schlechten Witterungsverhältnissen, lieber mal weniger Gas zu geben. Ich hoffe, dass uns dieses Training erhalten bleibt und es ein Aufbautraining geben wird. Zurzeit ist ja geplant, dass in 2007 mehr als 200 Kollegen dieses Training auch erleben werden und in den nächsten beiden Jahren dann der Rest, so dass ich wohl in rund drei Jahren wieder in den Genuss dieser Veranstaltung kommen werde. Der Nutzen und Erfolg einer solchen Schulung ist nicht von der Hand zu weisen und wird bestimmt aus jedem Feuerwehrmann einen besseren Fahrer machen.

Ingo Lork

3. nationaler Vergleichswettkampf der Höhenretter 2006



Wie schon in den beiden Jahren zuvor, nahm eine Mannschaft der Feuerwehr Düsseldorf auch in diesem Jahr wieder am Wettkampf teil. Schließlich wollte man zum Einen erneut Deutscher Meister werden und sich zum Anderen bei der körperlich sehr anstrengenden und technisch anspruchsvollen Disziplin mit den anderen Mannschaften messen. Da Hamburg im Jahr 2005 Deutscher Meister geworden war, fand der Wettkampf also dieses Mal in Hamburg statt. Ebenso wurde auch dieses Mal ein Test ausgearbeitet, um von unseren interessierten Kollegen die Schnellsten und Besten herauszufiltern. Dazu wurde der Test allerdings „ein wenig“ verfeinert: Ein ca. 70 Kg „leichter“ Dummy im Klettergurt hing in ca. 10 Metern Höhe im ausgebauten Schlauchturm der FRW 3 und wartete auf seine Rettung. Die kam in Form eines Kollegen, der zuerst die 23 Meter bis zur oberen Brücke am herabhängenden Seil aufsteigen musste, dort überstieg, sich sodann zu ihm abseilte, ihn aus seinem Gurt hob und dann mit ihm zusammen auf den Boden abseilte. Die Hilfsmittel, die zur Verfügung standen, waren begrenzt und so war man gezwungen, mit dem zurecht zu kommen, was freigegeben war. Dies erforderte einen komplexen und genauen Ablauf, was durch die körperliche Anstrengung zusätzliches Gewicht bekam. Mit zitternden Fingern, einarmig den Dummy haltend und die Zähne zur Hilfennehmend noch einen Prusikknoten zu knüpfen ist eine Disziplin für sich.

So wurde dann mehrere Wochen lang am Ablauf des Tests gefeilt und diskutiert und ausprobiert und noch mal versucht und sich gegenseitig gepusht und noch mal probiert... Die Bestzeiten hatten dabei eine Halbwertzeit von höchstens einer Woche. Dann war plötzlich wieder einer der Schnellste, weil er etwas am Ablauf hinzufügte oder etwas wegließ. Oder natürlich, weil er einfach sauschnell war von vornherein. Es wurde sich also ständig unterboten und auch Wetten wurden abgeschlossen: Wie schnell der Schnellste wohl sein könnte und ab wann man einfach nicht mehr schneller würde werden können.

Irgendwann stand dann die 6-köpfige Mannschaft bestehend aus: Volker Thyssen, Michael Pister, Christoph Hönings, Matthias Nolten, Patrick Hegemann und Jörg Janssen fest.

Am Freitag den 22.9.06 fuhr die Gruppe zusammen mit ihrem Leiter Wilfried Birnbaum bei schönstem Wetter in Richtung Hamburg. Alle waren ein bisschen nervös, was völlig normal und verständlich ist.

Nach der Ankunft folgte die Begrüßung der Teilnehmer und die Besichtigung der Kletteranlage, anschließend das freudige Wiedersehen alter Bekannter aus vorhergehenden Wettkämpfen. Wilfried kam leider nicht in den Genuss mitzuklettern, da er vom Leiter der Hamburger Höhenretter als Schiedsrichter berufen wurde. Der Wettkampf fand an der Feuerweherschule Hamburg statt. Eine große Turnhalle war mit

*Seilsackwurf**Einhängen der Seile**Aufsteigen am Container*

126 Feldbetten ausgestattet worden und die imposante Anlage, welche extra für den Wettkampf hergestellt worden war, fand Bewunderung bei den Kollegen.

Um 18 Uhr gab es eine Einführung in die Anlage und der Ablauf des Wettkampfes wurde besprochen. Es gab einige Unstimmigkeiten und der Ablauf wurde nochmals geändert u. a. aus folgendem Grund: Die Teilnehmer sollten einen Arbeiter aus einem Schacht retten und ein CO₂-Messgerät mitnehmen, wobei allerdings keine Pressluftatmer bereitlagen. Das wäre aber „Spielen ohne Ball“ gewesen und man entschloss sich, den Ablauf zu ändern.

Um 19.30 Uhr fuhren unsere Jungs dann in ein Hamburger Brauhaus, um den Ablauf durchzusprechen und um Zerstreuung zu suchen, die sie aber aufgrund kleiner und großer Nervositäten nicht fanden und mit der S-Bahn wieder zur Feuerwehrschele zurückfuh-

ren. Die Nacht war dann kurz und viele haben bei der schönen Luft mit ihren Schlafsäcken und Isomatten einfach irgendwo draußen auf dem Gelände geschlafen. Frühstück gab es um 7.30 und um 9.00 Uhr ging es auch schon los. Kurz vor dem Start traf eine Delegation der FRW 3, bestehend aus dem Wachvorsteher Wolfgang Röhr und den Kollegen Frank Oesterheld und Andreas Spieckermann ein, um anzufeuern und zu unterstützen. Die Gruppen wurden dann allesamt herzlich begrüßt und Hamburg legte die erste Zeit vor. Fünfundzwanzig Minuten!!

Das war stark und hat beeindruckt. Nachdem am Vorabend die Reihenfolge der Mannschaften ausgelost waren, sollte unser Team im 2. Durchgang parallel mit Berlin starten. Kurz vorher, quasi in der letzten Sekunde, entschlossen sie sich dann, den zuvor ausgearbeiteten Plan nochmals zu ändern. Dann erfolgte der

Höchste Konzentration*Heraufziehen der Trage***Durchgang:**

Die Aufgabe bestand darin, auf einen hochkant aufgestellten Seecontainer heraufzukommen, um dann in sein Inneres abzuseilen, den verletzten Arbeiter, der ebenfalls ein Dummy war auf dem „Siloboden“ zu versorgen, ihn aufzuziehen und wieder auf den sicheren Boden zu verbringen. Kompliziert erklärt? Das war es auch. Oben auf dem Container war aus Holz ein einigermaßen ausreichend großes Loch gelassen worden, durch das das ganze Material und Gerät zu dem „Verunglückten“ gebracht werden musste. Auf den Container kam man aber nur herauf, wenn man ein kleines Säckchen mit einer dünnen Schnur auf seinen Deckel warf und darauf hoffte, dass es über eine Stange rutschte und wieder auf den Boden fiel, oder eine Strickleiter mithilfe einer langen Stange am oberen Teil des Containers befestigte. Dann erst konnten die Seile aufgezogen und befestigt werden, an denen das ganze Team aufstieg. Eine weitere Möglich-

keit war, an dem Container seitlich heraufzuklettern. Was bei uns von drei Kollegen teilweise mit zusätzlichen Materialsäcken durchgeführt wurde. Natürlich gab es für jeden Fehlversuch Strafpunkte, was einige Teams allerdings nicht davon abhielt, in der Kategorie Seilsackwerfen mit null Punkten zu patzen. Diese Disziplin war einigen bis dahin auch weitgehend fremd, muss hier an dieser Stelle erwähnt werden.

Da die Container an der Vorderseite geöffnet waren, konnten die zahlreichen Zuschauer sehr gut das Geschehen im Inneren verfolgen.

Wenn dann die Seile befestigt waren, wurde das ganze Versorgungsmaterial aufgewuchtet und zu den Kollegen auf dem „Siloboden“ abgelassen. Diese versorgten den „Patienten“ und verfrachteten ihn in eine Trage, zogen ihn innen hoch, um ihn dann außen wieder abzulassen. Unser Team arbeitete Hand in Hand und schon nach kurzer Zeit waren alle schweißnass geschwitzt. Die erzielte Zeit war 32 Minuten. Würde das



Ablassen des Geretteten



Geschafft...!

am Ende zum Sieg reichen? Denn in diesem Jahr waren wieder starke Teams am Start. Nämlich: Aachen, Chemnitz, Erfurt, Oldenburg, Essen, München, Hannover, Frankfurt, Stuttgart, Berlin, Dortmund, eine Gastmannschaft aus Belgien und die Bundespolizei (BGS). Als München schließlich startete, gab es Sprechchöre mit Titeln wie: „Wir woll'n nach München fahr'n, wir woll'n nach München fahr'n....“ Doch auch dieses Anfeuern verhalf den Münchenern letztendlich nicht zum Sieg, obwohl sie eine saubere, passable Leistung ablieferten.

In den Zeiten nach den Durchgängen wurde parallel dazu der Seilaufstiegswettkampf durchgeführt. Die komplette Mannschaft muss möglichst schnell (natürlich) an einem Seil aufsteigen. Hier konnte unser Team seinen Titel leider nicht verteidigen. Die Hamburger hatten sich als ein besonderes Highlight nämlich das Aufprusiken ausgedacht. Hierbei wird nicht mit einer schön am Seil gleitenden und zupa-

ckenden Steigklemme gearbeitet, sondern zwei dünne Reepschnüre werden abwechselnd am Seil aufgeschoben und nacheinander belastet. Damit hatte bei uns nun wirklich niemand gerechnet und wir werden das sicherlich in unser Repertoire aufnehmen. Beste Mannschaft wurde hierbei Essen mit 3:34 Min., unsere Zeit war 5:37 Min. = gesundes Mittelfeld. Am Abend dann stand unser Team endgültig als Gewinner fest. Mit 1280 Punkten gewann unsere Mannschaft in 32 Minuten vor Chemnitz mit 1245 Punkten und 34 Minuten. Punktabzüge gab es für 1x nicht mit Seilsack treffen (20), möglicher Pendelsturz (20) und ein geopertes Handy (20).

Fazit: Alle Mannschaften sind enger zusammengedrückt und wir sind gespannt auf den nächsten nationalen Wettkampf, dessen Ausrichter die Feuerwehr Düsseldorf sein wird.

Andreas Spieckermann



Brand einer Autowerkstatt

In den Vormittagstunden des 5. Februar 2006 brannte in der Düsseldorfer Innenstadt eine in einem Hinterhof liegende Autowerkstatt mit 50 Luxusfahrzeugen, meist Oldtimer, nieder. Gleichzeitig mit dem Eintreffen der ersten Kräfte der Berufsfeuerwehr zündeten die Rauchgase durch. Der Brand griff auf die benachbarte Wohnbebauung und angrenzenden Geschäftsräume über. Im weiteren Einsatzverlauf mussten 30 Menschen aus ihren Wohnungen gerettet und die Ausbreitung des Brandes verhindert werden. Es entstand ein Sachschaden in zweistelliger Millionenhöhe.

Am Sonntag, dem 05. Februar 2006, wurde die Leitstelle der Feuerwehr um 10:11 Uhr von einer Anwohnerin der Luisenstraße 55 über eine „unklare Rauchentwicklung“ aus der im Hinterhof liegenden Autowerkstatt informiert. Auf Grund der Meldung alarmierte die Leitstelle den zuständigen Löschzug 1 der Feuer- und Rettungswache Hüttenstraße. Gleichzeitig mit dem Eintreffen der ersten Einsatzkräfte zündeten die Rauchgase durch. Eine gewaltige Stichflamme, die bis ins fünfte Obergeschoss reichte, brachte die Fensterscheiben der Wohnungen zum Platzen. Der Brand griff sofort auf die Räume einer Praxis für Physiotherapie im ersten Obergeschoss und auf eine Wohnung im zweiten Obergeschoss über. Auf Grund dieser Einsatzentwicklung forderte der Einsatzleiter sofort zwei weitere Löschzüge und im weiteren Verlauf der Erkundung, in der das wahre Ausmaß erkennbar wurde, noch drei weitere Löschzüge nach.

Das Brandobjekt

Bei dem vom Brand betroffenen Gebäudekomplex handelt es sich um eine fünfgeschossige Eckwohnbebauung der Luisenstraße und der Corneliusstraße mit im Erdgeschoss gelegenen Geschäftsräumen. Die Autowerkstatt liegt im Hinterhof der Luisenstraße 55

und grenzt direkt an den Wohn-/Geschäftshauskomplex mit Zugang von der Luisenstraße und der Corneliusstraße an.

Der Einsatzablauf

Als die ersten Einheiten der nur wenige hundert Meter entfernten Feuer- und Rettungswache 1 eintrafen, stellten sie zunächst eine Verrauchung der Ausstellungsräume der Autowerkstatt fest. Noch während der ersten Erkundungsphase zündeten im rückwärtigen Teil der Autowerkstatt die Rauchgase durch. Die Anwohner der Häuser Luisenstraße 55 sowie Corneliusstraße 1 waren direkt vom Brand betroffen und mussten aus dem Gefahrenbereich gerettet werden. Aufgrund dieser Einsatzentwicklung forderte der erste Einsatzleiter C-Dienst 1* sofort zunächst zwei weitere Löschzüge nach. Die Rauchdurchzündung bis ins fünfte Obergeschoss der beiden Wohnhäuser brachte die Isolierverglasung der Fenster zum Platzen. Der Brand breitete sich unmittelbar auf die Gebäude aus. Eine Praxis für Physiotherapie im ersten Obergeschoss und eine Wohnung im zweiten Obergeschoss des Hauses Luisenstraße 55 sowie mehrere Geschäftsräume und eine Schneiderei im Haus Corneliusstraße 1 waren zeitgleich betroffen. Nach einer weiteren Lagefeststellung durch den B-Dienst wurde das gesamte



Bild oben: Das eigentliche Brandobjekt und die angrenzende Bebauung (Quelle: Google Earth)

Bild unten: Blick auf die Einsatzabschnitte 2 und 3 an der Corneliusstraße



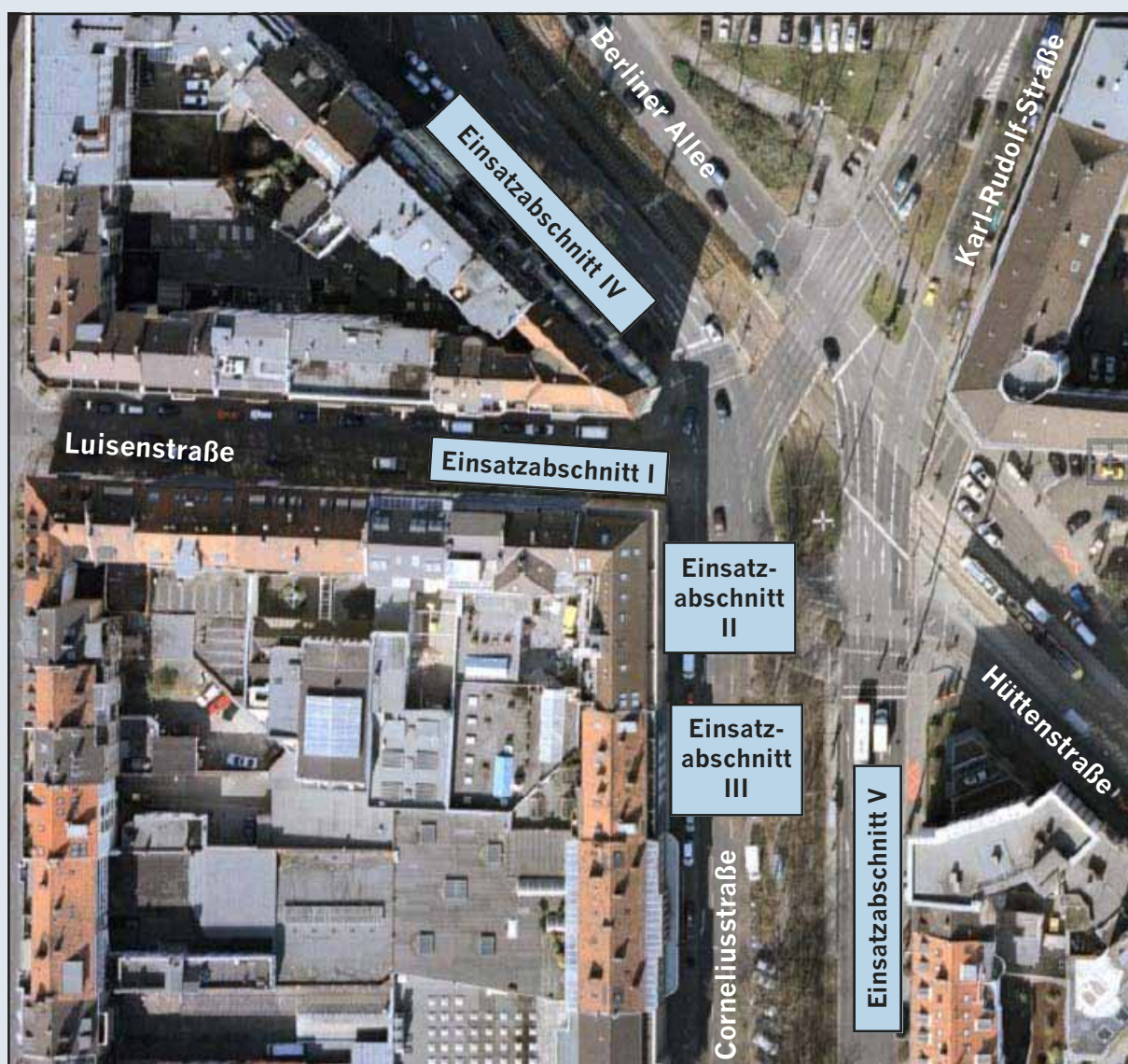
*Bild unten:
Die Brandausbreitung auf das 1. und 2. Obergeschoss
sowie Schäden bis ins 5. OG des angrenzenden Wohn-
hauses an der Luisenstraße*





Bild oben: Die vom Feuer beaufschlagten Laubengänge aus Sicht der Brandstelle

Bild rechts: Einer der Laubengänge aus Sicht des Treppenraumes



Die Aufteilung der Einsatzstelle in die einzelnen Einsatzabschnitte (Quelle: Google Earth)



*Bild links:
Der Ausstellungsraum mit den
Fahrzeugen*

*Bild unten links:
Der überdachte Innenhofbereich*

*Bild unten rechts:
Der Einsatz des Löschschaums zeigt
schnell Wirkung*



Ausmaß des Brandes deutlich und es wurden drei weitere Löschzüge nachgefordert.

Als erstes wurde eine umfangreiche und teilweise aufwändige Menschenrettung eingeleitet. Die Bewohner der Luisenstraße 55 konnten über den Treppenraum in Sicherheit gebracht werden. Deutlich schwieriger und umfangreicher gestaltete sich die Menschenrettung an der Corneliusstraße 1. Der erste Rettungsweg - ein Laubengang zum Treppenraum - wurde vom Feuer derart beaufschlagt, dass ein Passieren nicht mehr möglich war. Mehrere Trupps nahmen hier die Brandbekämpfung auf und drängten die Flammen aus dem Bereich der Laubgänge zurück.

Nur durch das schnelle Eingreifen der ersten Löschtrupps war eine Rettung der Bewohner über den Treppenraum überhaupt möglich. Einige Personen wurden parallel über vier Drehleitern in Sicherheit gebracht. Insgesamt rettete die Feuerwehr 30 Hausbewohner, die in zwei benachbarten Hotels untergebracht und vom Rettungsdienst betreut wurden.

Nachdem die Menschenrettung erfolgreich abgeschlossen war, wurde die Einsatzstelle in insgesamt

fünf Einsatzabschnitte aufgeteilt. Die nachalarmierten Einsatzkräfte teilte der Einsatzleiter auf die Einsatzabschnitte auf. Mit dem Einrichten der technischen Einsatzleitung (TEL) übernahm der diensthabende A-Dienst die Einsatzleitung.

Auf Grund der hohen Energiefreisetzung war eine umfangreiche und intensive Brandbekämpfung von mehreren Seiten erforderlich. Der Einsatzleiter befürchtete eine Ausbreitung des Brandes auf die noch nicht betroffene Anschlussbebauung. Der Zugang zur Werkstatt erfolgte gewaltsam über ein einbruchhemmendes Sektionaltor in der Zufahrt, das die Einsatzkräfte mit einem hydraulischen Spreizer öffneten. Die Schaufensterscheiben zum Ausstellungsraum wurden für eine weitere Zugangsmöglichkeit eingeschlagen.

Während der Innenbrandbekämpfung der Autowerkstatt entdeckten die eingesetzten Trupps ein von Flammen beaufschlagtes autogenes Schweißgerät (Acetylen- und Sauerstoffflasche). Die Trupps zogen sich zurück und kühlten aus der Deckung, um einen Druckgefäßzerknall zu verhindern. Die Acetylen- und Sauerstoffflasche wurde im Anschluss von der Werkfeuerwehr Henkel übernommen und im Werk zwischenge-



*Bilder oben :
Die Werkstatt wird komplett mit Leichtschaum geflutet.*

*Bild rechts:
Unter anderen wird auch eine benachbarte Schneiderei stark in Mitleidenschaft gezogen*



lagert. Die Firma Linde übernahm die endgültige Entsorgung.

Der Brand in der Werkstatt war letztlich nur durch den Einsatz von Löschschaum zu bewältigen. Es kam das neue Leichtschaum-System von Norbert Diekmann zum Einsatz. Auf Grund der schlechten Zugänglichkeit des hinteren Werkstattbereiches wurde das neue Schaumsystem über das Flachdach eingesetzt. Mit der Schaumeinleitung durch eine Lichtkuppel konnten große Bereiche der Werkstatt mit Schaum abgedeckt werden.

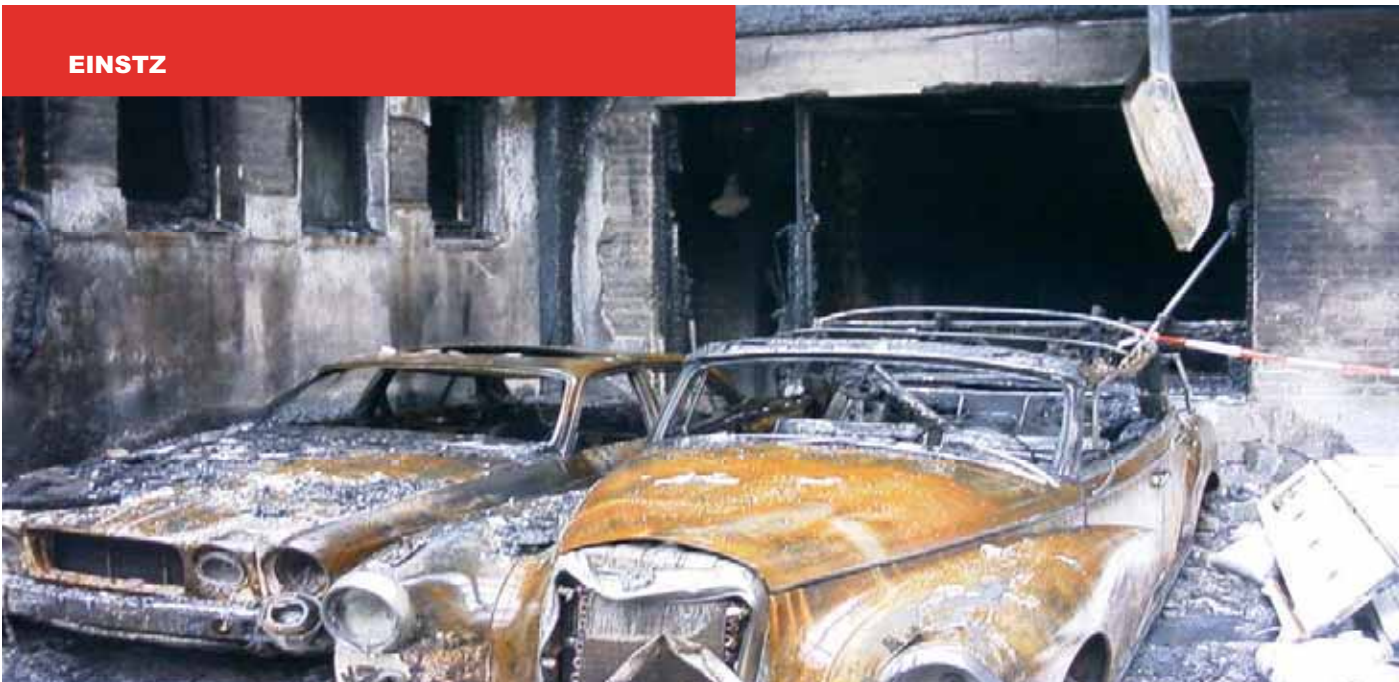
Zur Brandbekämpfung wurden insgesamt 16 C-Rohre, 2 Wenderohre über Drehleitern, 3 B-Rohre, 3 Kombischaumrohre sowie 1 Sonderschaumrohr (neues Schaumsystem) eingesetzt. Durch den massiven Löschangriff entstanden große Mengen kontaminiertes Löschwasser. Der Einsatzleiter entschied frühzeitig, eine Löschwasserrückhaltung aufzubauen. Diese erfolgte in enger Abstimmung mit dem städtischen Umweltamt. Das kontaminierte Löschwasser wurde von einer Fachfirma aufgenommen und entsorgt.

Im Verlauf des Einsatzes gingen 32 Trupps unter Atemschutz vor. Die Einsatzleitung

Einsatzabschnitt	Abschnittsleiter	Fahrzeuge
EA 1 Luisenstr. 55	C- Dienst 1	4 LF, 2 DL, ELW 1
EA 2, Corneliusstr. 1	C- Dienst 4	2 LF, 1 DL, 1TLF 24-48
EA 3, Corneliusstr. 3	C- Dienst 10	3 LF, 1 DL, 1 TLF 24-48, AB- Schaum
EA 4, Rettungsdienst	C- Dienst 3	1 NEF, 2 RTW, 1 GKTW, Betreuungskomponente der Hilfsorganisationen
EA 5, Bereitstellungsraum	CD ZBV	2 LF, 3 DL, GW-A, AB-A, AB-Schaum, AB- Kraftstoff, AB-Mulde, FF- Logistik (Verpflegung)

(TEL) wurde in der Nähe der Einsatzstelle im ELW 2 installiert und mit Mitarbeitern der Leitstelle sowie aus der Freizeit alarmierten Kräften besetzt. Der Einsatzleiter ließ weitere Kräfte aus der Freizeit über das Personen-Alarmierungssystem zur Besetzung von Führungsfunktionen alarmieren. Insgesamt waren 150 Einsatzkräfte im Einsatz.

Zur Sicherstellung des Brandschutzes besetzten Einheiten der



Zwei der verbrannten wertvollen Fahrzeuge: Ein Adenauer-Mercedes-Cabriolet und ein Jaguar

Freiwilligen Feuerwehr die verwaisten Wachen der Berufsfeuerwehr. Auf der Leitstelle des Rhein-Kreises Neuss wurde überörtliche Hilfe angefordert. Der Löschzug aus Neuss besetzte die Feuer- und Rettungswache Hüttenstraße.

Nach Abschluss der Brandbekämpfung überprüfte das städtische Gesundheitsamt in Zusammenarbeit mit der Feuerwehr 40 Wohnungen. Lediglich eine Wohnung wurde als unbewohnbar eingestuft, der Wohnungsinhaber kam bei Familienangehörigen unter.

Menschenrettung

Die Menschenrettung hatte oberste Priorität. Jedoch war sie nur parallel zur Brandbekämpfung möglich. Die massive und zu Anfang nicht kalkulierbare rasche Brandausbreitung ließ eine Rettung über die vorhandenen Treppenträume nicht zu. Durch die enorme Freisetzung an Pyrolysegasen kam es wiederholt zur Rauchdurchzündung. Die Flammen schlugen in die Laubengänge zu den Treppenträumen. Eine Rettung aller Personen über die vier eingesetzten Drehleitern war wegen der räumlichen Anordnung und Ausdehnung ebenfalls kaum möglich.

Alle Wohnungen in den Gebäuden wurden systematisch von oben nach unten auf Personen kontrolliert. Von den insgesamt 30 geretteten Bewohnern mussten lediglich zwei vom Rettungsdienst versorgt und zur weiteren Behandlung in ein Krankenhaus transportiert werden.

Die weitere Betreuung der in zwei Hotels untergebrachten Personen erfolgte durch die Johanniter Unfallhilfe. 13 Personen konnten bei Verwandten und Bekannten unterkommen. Für die verbliebenen 15 Personen wurde vorsorglich in Zusammenarbeit mit

Eingesetzte Fahrzeuge

BF Düsseldorf

LF	11
TLF	3
DLK	7
ELW	7
RTW	3
NEF	1
GKTW	1
AB-Atemschutz	1
AB-Schaum	1
AB-Sand	1
AB-Kraftstoff	1
GW-Atemschutz	1

FF Düsseldorf

LF 5	
RW1	1
KdoW	3

dem Ordnungsamt eine adäquate Unterbringung in städtischen Einrichtungen vorgeplant.

Brandrauch/Schadstoffe

Durch den Schmelbrand - vermutlich seit Samstagabend - kam es zu einer mehrfachen Rauchdurchzündung mit mäßigem Druckanstieg. In der Rauchsicht waren auf Grund der Thermik und der vorhandenen brennbaren Stoffe enorme Mengen an Pyrolysegasen und Kohlenmonoxid angefallen, die aber aufgrund von Sauerstoffmangel in dieser Schicht nicht durchzünden konnten. Erst nachdem die Rauchsicht mit Sauerstoff in ausreichender Menge verwirbelte - vermutlich nach dem Durchbrennen der Kunststoffverglasung im Deckenbereich - zündete sie in Form einer Stichflamme und in Verbindung mit einer gemäßigten Druckwelle durch.

In der ersten Phase mit der stärksten Rauchentwicklung stieg der Brandrauch wegen der enormen thermischen Verhältnisse und Windstille nahezu senkrecht empor. Es war nicht auszumachen, dass ein bestimmtes Stadtgebiet in besonderem Maße durch den Rauch beeinträchtigt werden würde. Die Tatsache, dass - im Gegensatz zu anderen Fällen - keine Anrufe aus der Bürgerschaft mit dem Hinweis auf eine Rauchbelästigung in der Leitstelle aufliefen, bestätigte diese Einschätzung.

Die Temperatur lag deutlich über 1000 Grad Celsius. Bei diesen hohen Temperaturen werden auch stabile Schadstoffe weitgehend verbrannt. Durch die hohen Temperaturen bedingt wurden die Brandgase auch schnell in höhere Luftschichten transportiert und verdünnten sich dort rasch; dies galt auch für eventuell gebildete Schadstoffe. Aus diesem Umstand erklärt sich auch, dass beim Umweltamt und der Feuerwehr



*Bild oben:
Blick auf die zerstörten Schätze*

*Bild rechts:
Ein Matra-Bagheera, ein Schmugglerauto, mit dem einst DDR-Bürger außer Landes geschafft wurden, ist zu einem unansehnlichen Glasfaserklumpen verschmolzen.*



keine Beschwerden über brandbedingte Geruchsbelästigungen zu verzeichnen waren. Die Schwarzfärbung des Rauches kam von den Reifen der ausgestellten Fahrzeuge.

Bei einer Begehung wurde festgestellt, dass in der Werkstatt lagernde Ölfässer nicht beschädigt wurden.

Löschwasserbeseitigung

Zum Löschen des Feuers wurde hauptsächlich Wasser eingesetzt. Zum Löschen der Fahrzeuge kam in Absprache zwischen der Feuerwehr und dem Umweltamt - gemäß Öl- und Giftalarmplan - zudem noch Löschschaum gezielt zum Einsatz.

Damit aus dem Brandherd austretendes Löschwasser nicht in den Kanal gelangen konnte, wurde die Hofeinfahrt mittels Sandsäcken gesichert. Das nicht verdampfte Löschwasser sammelte sich vorwiegend in den Kellerräumen des Gebäudes. Dieses wurde auf Veranlassung des Umweltamtes mittels Saugwagen durch eine Fachfirma abgesaugt und auf dem Gelände der Entsorgungsfirma sichergestellt. Die Menge betrug 6,5 Kubikmeter.

Folgemeasures

Die durch den Brandrauch beeinträchtigten Wohnungen wurden durch das Gesundheitsamt begangen und zur Nutzung freigegeben.

Durch das Umweltamt wurde das aufgefangene Löschwasser analysiert und anschließend sachgerecht entsorgt. Ebenso wurde die ordnungsgemäße Entsorgung der Brandrückstände - insbesondere aus der Kfz-Werkstatt - veranlasst und überwacht.

Brandursache

Nach den Ermittlungen der Kriminalpolizei verursachte ein elektrischer Heizstrahler den Großbrand. Hinweise auf eine Brandstiftung wurden nach Aussage der Polizei von den Ermittlern nicht gefunden.

Sachschaden

Der Sachschaden beläuft sich auf zehn bis dreißig Millionen Euro. Der Wert der 50 seltenen bis einzigartigen Oldtimer, die bei dem Feuer verbrannten, liegt bei mindestens 2,5 Millionen Euro.

Ein Raub der Flammen wurde unter anderem ein Mercedes - Cabriolet aus den fünfziger Jahren, in dem damals Bundeskanzler Konrad Adenauer chauffierte. Ebenso ein Unikat war der vom ehemaligen Museum am Checkpoint Charlie stammende Matra-Bagheera, der einst als Schmugglerauto diente, um DDR-Bürger über die innerdeutsche Grenze zu schaffen. Diese Fahrzeuge hatten teilweise einen nicht zu ersetzenden individuellen Wert.

Schlussbetrachtung

Die Rauchdurchzündungen, deren volle Energie auf die angrenzenden Wohnhäuser einwirkte, hätten deutlich mehr Schaden an Personen anrichten können. Es ist sicherlich auch einigen glücklichen Umständen zu verdanken, dass es hier keine schlimmeren Personenschäden oder gar Tote gab. Einer dieser Umstände ist, dass dieser Großbrand an einem Sonntagmorgen und nicht während der Woche in den Nachtstunden seine volle Entfaltung hatte. Hierdurch standen ausreichend Kräfte der Freiwilligen Feuerwehr und dienstfreie Kräfte der Berufsfeuerwehr sowie der Hilfsorganisationen zur Verfügung.

Die langjährige gute Zusammenarbeit zwischen den beteiligten Feuerwehren (Freiwillige Feuerwehr, Feuerwehr Neuss, Werkfeuerwehr Henkel), einzelnen Organisationen und den Ämtern der Stadt soll ausdrücklich hervorgehoben werden.

Bei diesem Ereignis wurde aufgezeigt, dass auch eine technisch gut ausgestattete und organisierte Feuerwehr bei Einsätzen dieser Größenordnung an ihre Leistungsgrenzen geführt wird. Deutlich wurde auch, dass eine Berufsfeuerwehr einer großen Stadt nicht auf den Einsatz einer Freiwilligen Feuerwehr verzichten will und kann.

Manfred Müller



Warum ein Vito kein Landrover ist...

Einer der Gründe, warum wir heute normalerweise Landrover oder andere Allradfahrzeuge für den Service der Rettungsboote benutzen:

Seit einigen Jahren haben wir mittlerweile drei Landrover 130 CC u. a. für die Werkstatt bzw. das ("Ent")Wassern der Boote auf Trailer. Leider war der Landrover der ZWK selbst außer Dienst, so dass mit dem zufällig in der ZWK befindlichen Vito (früher 37/4, heute LG Wittlaer) versucht wurde, ein Rettungsboot (RTB) auf einem Trailer aus dem Wasser zu ziehen. Vorherige Versuche an einer Natorampe scheiterten auch, da die Rampe zu nass war. Die Gefahr hierbei besteht darin, dass dann eher der Trailer den Transporter ins Wasser zieht, als umgekehrt der Transporter den Trailer aus demselben.

Die trockenere und auch flachere Rampe an der Fähre in Meerbusch endet allerdings im Kiesbett und dann war förmlich Ende im Gelände, das Fahrzeug festgefahren und die Kupplung hinüber. Die FW U „rettete“ dankenswerterweise die Situation und zog Vito und

Trailer wieder auf sicheren Boden bzw. einen fahrbaren Untersatz (Tieflader der Fahrschule).

Ich bitte alle Kollegen noch mal darum, sich der Möglichkeiten und Grenzen der bisherigen Transporterfahrzeuge gerade in Bezug auf den Bootseinsatz oder service bewusst zu sein. Gegebenenfalls ist ein geeignetes Großfahrzeug (auf Kiesboden am besten Allradantrieb mit Singlebereifung!) oder eben ein Landrover (Standorte: ZWK, FWS, LG Logistik) zu benutzen.

Bitte denken Sie bei Niedrigwasser daran, dass an den Natorampen der Trailer hinter die Rampenkante fallen/rutschen kann, dann muss dieser VOR dem Herausziehen über die Kante angehoben werden, weil sonst die Achsen krumm gezogen werden!

Ulrich Cimolino

Wegfall der Behördenkennzeichen

Aufgrund der veränderten Vorschriftenlage zur Zulassung von Fahrzeugen werden künftig vor allem für die Kommunalfahrzeuge keine Behördenkennzeichen mehr ausgegeben. Ausnahmen bleiben z.B. für die Bundespolizei, die Bundeswehr und das THW.

Laut Herrn Schneider von der Zulassungsstelle werden alle städtischen Fahrzeuge in Düsseldorf bereits



seit dem 1.1.2007 daher mit D-US 2xxx zugelassen. Das gilt auch für die Fahrzeuge der Feuerwehr. Die alten Kennzeichen bleiben weiter gültig. Ummeldungen sind nicht erforderlich! Die Dachbeschriftungen mit dem Kennzeichen müssen dann mit dem kompletten neuen Kennzeichen erfolgen.

Ulrich Cimolino

Jugendfeuerwehr am Schliersee...

Die Jugendfeuerwehr Düsseldorf unternahm in den Herbstferien eine achtstägige Reise an den Schliersee. Das folgende Tagebuch dokumentiert diese herrliche Ferienmaßnahme

Erster Tag: Anreise

Um 5.30 Uhr trafen sich die Jugendfeuerwehren Kaiserswerth, Wittlaer und Angermund am St. Suibertus-Parkplatz, um eine halbe Stunde später die Fahrt nach Schliersee anzutreten. Wir hatten einen kurzen Aufenthalt an der Feuerwache 6, wo wir die Jugendfeuerwehr aus dem Düsseldorf Süden trafen und gemeinsam nach Bayern aufbrachen. Nach einer rund 10-stündigen Busfahrt, die auch drei Pausen enthielt, bezogen wir unsere Zimmer in der Jugendherberge im Josefstal (Bild oben). Nachdem uns beim Abendbrot um 18 Uhr die Hausordnung erläutert wurde, hatten wir bis um 20 Uhr Zeit zur eigenen Verfügung. Einige von uns nutzten die freie Zeit für ein Match auf dem nahe liegenden Fußballplatz. Anschließend trafen wir uns erneut im Speisesaal, wo die Jugendwarte der einzelnen Löschgruppen sich vorstellten und noch einmal einige Regeln

vorgaben und diese erklärten. Ab 22 Uhr herrschte Nachtruhe.

Zweiter Tag: Wanderung um den Schliersee

Damit wir pünktlich um 8 Uhr unser Frühstück einnehmen konnten, war schon um 7 Uhr Wecken. Nach dem Frühstück wurden wir in zwei Gruppen eingeteilt, die gegenläufig um den Schliersee herum wandern sollten. Während der Wanderung genossen wir die schöne Landschaft Bayerns. Das Mittagessen wurde um 14 Uhr in einem Park direkt am Schliersee eingenommen. Danach wanderten wir zum oberhalb von Schliersee gelegenen Freizeitpark „Schliersbergalm“. Erschöpft von der Tour sammelten wir dann in der Nacht neue Kraft für den nächsten Tag.

Dritter Tag: Wanderung zur Rotwand

Heute wurde schon um 6.45 Uhr geweckt, da wir von heute an bis einschließlich Mittwoch das Frühstück um 7.30 Uhr einnehmen sollten. Die Gruppeneinteilung wurde auf drei Gruppen



Der Gipfel der Rotwand ist erreicht





Mountainbikeing im wahrsten Sinne des Wortes



Im Freilichtmuseum Glentleiten

geändert, diese Regelung bestand ebenfalls bis Mittwoch. In der Gruppe von Kaiserswerth befand sich außerdem Wittlaier, Garath und Angermund. Um 9.30 Uhr machten wir uns auf zur Rotwand. Wir fuhren zunächst mit dem Bus zum Spitzingsee. Von dort aus ging es zur Fuß weiter zur Taubensteinbahn, mit der wir auf den Berg hinauf fuhren. Dort angekommen, schossen wir einige Fotos und begaben uns auf eine ca. 9-stündige Wanderung. Zur Mittagszeit kehrten wir im Rotwandhaus ein, wo wir uns eine Pause gönnten und uns für den weiteren Weg stärkten. Den Heimweg traten wir gegen 17 Uhr an, wobei wir dieses Mal zu Fuß den Berg hinunter liefen und in Spitzingsee den Bus Richtung Josefstal nahmen. Pünktlich zum Abendessen um 18 Uhr waren wir wieder in den Jugendherberge.

Vierter Tag – Mountainbiketour

Nach dem Frühstück trafen wir uns um 8.15 Uhr vor der Jugendherberge, da dort unsere Mountainbike-Guides auf uns warteten. Nach

einer kurzen Einweisung bekam jeder von uns ein Mountainbike, mit dem er sich vertraut machen sollte. Jeder von uns drehte mit seinem Mountainbike ein paar Runden. Danach starteten wir zu unserer 37 km langen Rundtour durch Niederbayern. Direkt die erste Steigung forderte uns bis an die Grenzen unserer Kraft. Die meisten von uns mussten absteigen um den Anstieg zu bewältigen. Einige wenige von uns jedoch bewältigten die Steigung ebenso wie die Guides im Sattel.

Nach diesem Kraftakt ging es erstmal 6 km bergab, was den Meisten wesentlich mehr Spaß bereitet als bergauf. Es gab einige Pausen, da wir auf Verunfallte oder Nachzügler warten mussten. Die lang ersehnte 30-Minuten-Pause kam immer näher. Das war auch das Einzige, was uns durchhalten ließ.

Am heutigen Tag waren wir schon um 15 Uhr an der Jugendherberge und hatten bis 18 Uhr Zeit zur freien Verfügung. Die Meisten nutzen die Zeit um zu duschen und einigen Dinge einzukaufen.

Event des Tages: Sebastian Gilbert wurden die Haare



Am Wendelstein...



In den Bavaria Filmstudios...

geschnitten

Witz des Tages: Claudia hat sich bei der Mountainbiketour lang gemacht und als wir sie fragten, ob alles in Ordnung sei, sagte sie ganz entsetzt: "Nein, ich bin dreckig!"

Fünfter Tag: Besuch des Freilichtmuseums „Glentleiten“

Wir fuhren nach dem Frühstück mit dem Bus ins Freilichtmuseum. Nach rund einer Stunde Busfahrt erreichten wir unser Ziel. In diesem Museum sind rund 40 Wohn- und Wirtschaftshäuser aus verschiedenen Jahrhunderten im Maßstab 1:1 aufgebaut. Wir konnten uns ein Bild machen, wie die Leute in der damaligen Zeit gelebt haben. Auf unserem Rundgang durch das Museum konnten wir die Bauweise der Gebäude genau studieren. Hier lernten wir auch, was unter einem Gotteswinkel zu verstehen ist. (Lassen Sie es sich doch mal von einem Jugendfeuerwehrangehörigen erklären.) Im Anschluss konnten wir noch die historische Altstadt von Bad Tölz erkunden.

Sechster Tag: Wanderung zum Wendelstein

Um 8.45 Uhr machten wir uns auf zur Bahnhofshaltestelle „Osternhof“ der Bayerischen Oberlandbahn (BOB). Von der Talstation aus fuhren wir mit der Seilbahn hinauf zum Wendelstein.

Dieses Mal wurden in sechs gleich starke Gruppen eingeteilt, um an einer Rallye um den Wendelstein teilzunehmen. Hier mussten verschiedene Aufgaben erfüllt und Fragen beantwortet werden, die sich um den Geopark und die Entstehung der Alpen drehten. Daran anschließend machten wir uns zu Fuß auf den Weg zur Jugendherberge. Auf diesem Weg konnten wir uns noch einmal die Eindrücke der schönen Landschaft in uns aufnehmen.

Siebter Tag: Besuch der Bavaria Filmstudios

Beim Frühstück mussten wir uns beeilen, da unser Bus schon um 8.35 Uhr vor der Herberge auf uns wartete. Wir machten eine Führung



Sommerrodeln in 3D

durch die verschiedenen Studios und einige von uns konnten sogar in einem Kurzfilm von „Raumschiff Surprise“ mitspielen. Die Mittagspause verbrachten wir bei Mc Donalds, wo wir eine Auszeit vom Jugendherbergessen nahmen.

Danach ließen wir uns von den Fähigkeiten der Stuntmen in einer Stuntshow beeindrucken. Den Abschluss bildete ein Besuch im 3D-Kino. Auch diesen Tag konnten wir mit einem Besuch der „Schliersbergalm“ ausklingen lassen.

Achter Tag: Tag der Heimreise

Heute mussten wir uns vor dem Frühstück fertig machen und die Zimmer aufräumen. Erst als alle Zimmer sauber waren, gab es Frühstück. Anschließend kontrollierten wir noch einmal die Zimmer und gingen zu den Bussen. In Kaiserswerth angekommen, wurden wir von unseren Eltern in Empfang genommen.

Es war eine schöne, lustige, aber auch anstrengende Woche, die uns allen sehr gefallen hat.

Sebastian Gilbert

Dankschreiben

Auch im letzten halben Jahr gingen wieder einige Dankschreiben in der Direktion ein, die davon zeugen, dass man in der Bevölkerung und bei anderen Institutionen mit unserer Arbeit sehr zufrieden ist. Die entsprechenden Kollegen wurden bereits

bereits über die erfreulichen Reaktionen unterrichtet. Stellvertretend für alle Schreiben steht der nachfolgende Brief. Im Einsatz waren hier die Besetzungen von Flo 1-82-1, 1-83-2 und 24-83-1

Rettung meiner Tochter Marie-Louise

Sehr geehrte Damen und Herren,

an ihrem 8. Geburtstag, am 1. Dezember 2006, brach meine Tochter nach einem anaphylaktischen Schock am Carlsplatz bewusstlos zusammen. Dank Ihres schnellen Einsatzes konnte ihr junges Leben gerettet und mir meine Tochter erneut geschenkt werden. Es lag wohl nur sehr wenig Zeit zwischen Leben und Tod.

Es ist mir ein tiefes Bedürfnis die Fahrer und Retter wissen zu lassen, dass es Marie-Louise wieder so gut wie zuvor geht. Die Reanimation war rechtzeitig und gut, es ist kein Schaden zurückgeblieben. Bereits Montags konnte sie von der Intensiv- auf die Normalstation verlegt werden, am Dienstag wurde sie aus dem Krankenhaus entlassen. Sie geht wieder zur Schule, zum Musik- und zum Ballettunterricht. Sie spielt mit den anderen Kindern und freut sich auf ihre Geburtstagsparty, die am Sonntag nachgeholt wird.

Ich bin so glücklich und dankbar, dass diese schreckliche Situation ein so gutes Ende genommen hat.

Bitte grüßen Sie die Einsatzteams, die meinem Notruf am 1.12.06, ca. 18:40 Uhr zum Carlsplatz gefolgt sind, von einer glücklichen Mutter und einem kleinen Mädchen, das keine eigene Erinnerung an die dramatischen Ereignisse hat.

Mit freundlichen Grüßen

Rosemarie Frieling-Müller



I believe
I can fly...

Pünklich vor dem Jahreswechsel hat die Feuerwehr Düsseldorf ihr erstes Luftfahrzeug erstanden und schließt damit eine entscheidende taktische Lücke. Es handelt sich um ein Gerät zum Lufttransport von Atemschutzausstattung, das von der Firma Flattermann und Söhne mit einer beidseitigen Gleitflugganlage ausgestattet wurde. Wegen des vorgesehenen Einsatzes auf dem MS „Florian“ (ein Löschflugzeugträger, den wir in 2007 für den Rhein in Dienst nehmen) und dem damit verbundenen Platz-

mangel auf dem Flugdeck, wurden die Flügel einfahrbar gestaltet. Der große Vorteil des revolutionären Systems liegt darin, dass man jetzt unabhängig vom täglichen Berufsverkehr in und um Düsseldorf jede Einsatzstelle in kurzer Zeit erreichen kann. Derzeit erfolgt die praktische Schulung der Piloten und Copiloten des Fluggerätes Atemschutz (FG-A) an Flugsimulationsanlagen der Lufthansa

Andreas Bräutigam

Wasserschutzmaßnahmen...

Um bei den heutigen Wasserpreisen auch den tatsächlichen Verbrauch dem Nutzer zweifelsfrei zuordnen zu können, wurde schon vor Jahren auf einer Düsseldorfer Feuerwache eine zukunftsweisende und doch verblüffend einfache Technik installiert.

Jede Organisation, die unter Umständen die Möglichkeit der Wasserentnahme haben könnte, verfügt über eine eigene, gesicherte Zapfstelle. Die Zugangsschlüssel zu den Entnahmestellen werden in einbruchssicheren Safes der einzelnen Organisationen aufbewahrt. So ist gewährleistet, dass die Freiwillige Feuerwehr nicht aus Versehen der Berufsfeuerwehr das Wasser abgräbt und umgekehrt natürlich auch. Um den Verbrauch zu ermitteln, ist jeder Zapfstelle in der Wasserzentrale ein präzises Zählwerk vorgeschaltet. Amt 23 kann so die Wasserkosten tropfengenau ihren Mietern in Rechnung stellen. Der Wachvorsteher ist für die korrekte Nutzung der Anlage verantwortlich und kontrolliert nach jedem Gebrauch den Zählerstand, um Manipulationen mit dem kostbaren Nass schon im Ansatz zu ersticken.

Leine

*Bild rechts:
Die Zapfstellen
der berechtigten
Organisationen*

*Bild rechts unten:
Die Zentrale mit
den Tropfenzähl-
werken*

*Bild unten:
Gesicherte
Zapfstelle im
Detail*



