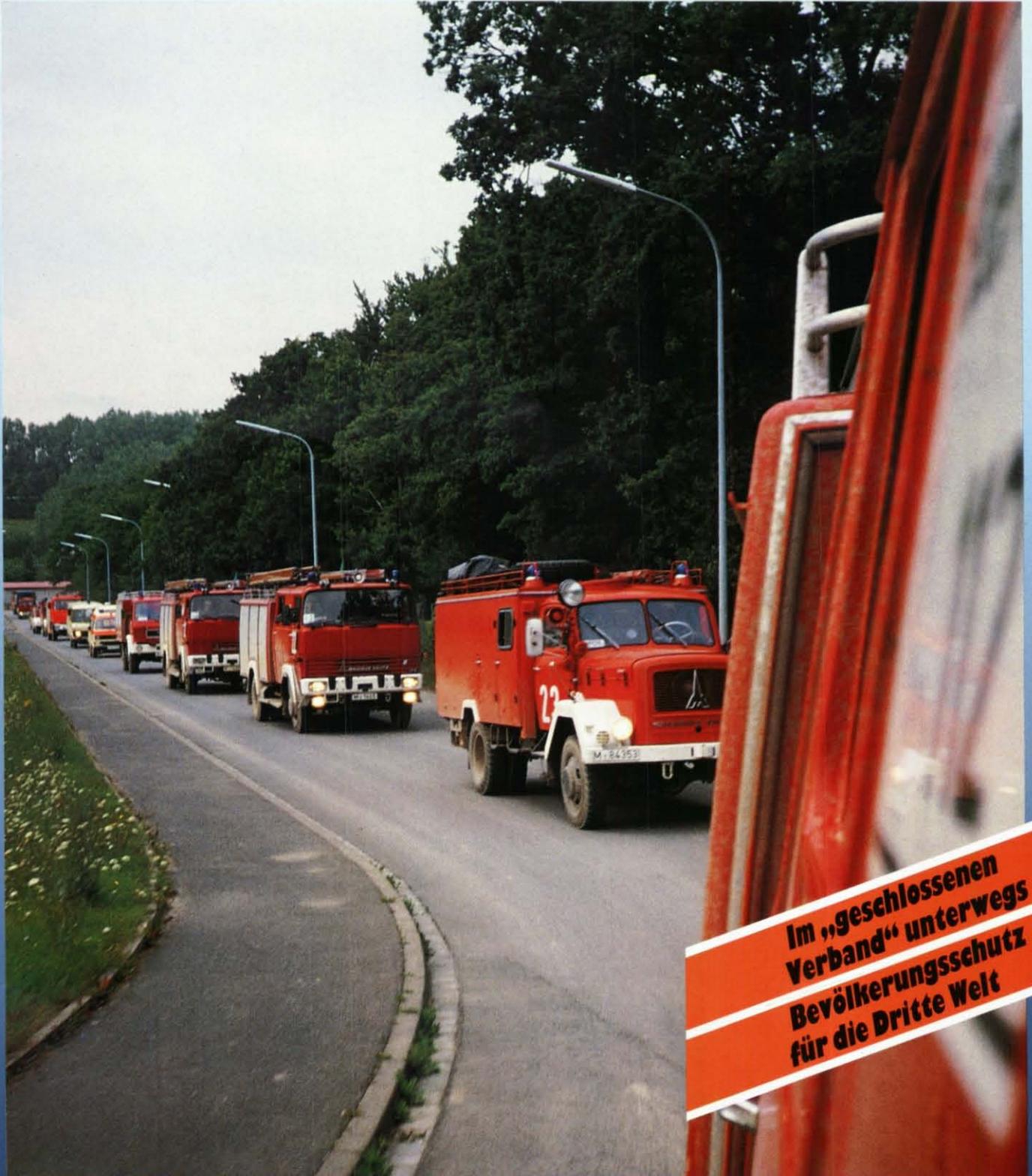


Bevölkerungs- schutz



**Magazin für Zivil- und
Katastrophenschutz**



**Im „geschlossenen
Verband“ unterwegs
Bevölkerungsschutz
für die Dritte Welt**





Sondermarke der Bundespost für Seenotretter

Die Deutsche Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger (DGzRS) konnte am 29. Mai 1990 auf ihre 125jährige Geschichte zurückblicken. Aus diesem Anlaß gab die Deutsche Bundespost am 3. Mai ein Sonderpostwertzeichen heraus.

Das erste Exemplar dieser 60-Pfennig-Marke mit dem Sammelschiffchen der DGzRS als Motiv überreichte Bernhard Kuhl, Präsident der Oberpostdirektion Bremen, an Bord des Seenotrettungskreuzers „Vormann Steffens“ an Carl Max Vater vom Vorstand der Gesellschaft. Der Entwurf für die Marke stammt vom Bremer Grafiker-Ehepaar Sybille und Fritz Haase und war seinerzeit aus insgesamt 16 Vorschlägen ausgewählt worden.

Das Seenotrettungswerk betrachtet die Herausgabe der Sondermarke als

Würdigung seiner Arbeit und als Anerkennung des selbstlosen und häufig gefährlichen Einsatzes der Rettungsmänner. Das Sammelschiffchen selbst, einem alten Ruderrettungsboot nachempfunden, existiert seit 1875 und ist gleichermaßen ein Symbol für die freiwillige Unterstützung der Gesellschaft, die sich seit ihrer Gründung ohne öffentlich-staatliche Zuschüsse finanziert.

Die DGzRS führt den maritimen Such- und Rettungsdienst in unseren Gebieten von Nord- und Ostsee eigenverantwortlich und unabhängig durch und hat seit 1865 mehr als 50000 Menschen aus Seenot gerettet oder aus Gefahr befreit.

6/90



ISSN 0173-7872

Dieses Heft ist mit Ausnahme des Umschlags aus 100 Prozent Altpapier hergestellt! Helfen Sie mit, hochwertigen Rohstoff zu erhalten. Falls Sie das Bevölkerungsschutz-Magazin nicht sammeln, geben Sie das gelesene Heft – nach Entfernen des Umschlags – zur Altpapiersammlung.

Anschrift der Redaktion:

Deutscherherrenstraße 93–95, 5300 Bonn 2,
Postfach 200161, Ruf (0228) 8401

Impressum:

Herausgegeben im Auftrag des
Bundesministeriums des Innern vom
Bundesverband für den Selbstschutz
Deutscherherrenstraße 93–95, 5300 Bonn 2,
Postfach 200161, Ruf (0228) 8401

Verlag:

Bundesverband für den Selbstschutz
Das „Bevölkerungsschutz-Magazin“ erscheint
monatlich;
zweimal im Jahr als Doppelnummer

Chefredakteur:

O. Ulrich Weidner

Redaktion:

Rüdiger Holz, Sabine Matuszak,
Günther Sers, Paul Claes

Layout:

Horst Brandenburg

**Druck,
Herstellung und Vertrieb:**

Druckhaus Neue Presse
Postfach 2563
8630 Coburg
Tel. (09561) 647-0, Telefax 647199

Manuskripte und Bilder nur an die Redaktion. Für unverlangt eingesandte Beiträge keine Gewähr. Nachdruck einzelner Beiträge, auch im Auszug, nur mit Quellenangabe und mit Genehmigung der Redaktion gestattet.

Mit Namen gezeichnete Beiträge geben die Meinung der Verfasser wieder und müssen nicht unbedingt mit der Auffassung der Redaktion übereinstimmen.

Einzelpreis DM 2,80, Doppelnummer DM 5,60,
Abonnement jährlich DM 33,60
zzgl. Porto und Versandkosten.

Im Bezugspreis sind 7 Prozent Mehrwertsteuer enthalten. Abonnements werden am Beginn des Bezugszeitraums berechnet, Kündigungen müssen bis 6 Wochen vor Ablauf der Bezugszeit schriftlich vorliegen, sonst verlängert sich das Abonnement um den bisher vereinbarten Bezugszeitraum. Wenn nicht ausdrücklich ein kürzerer Bezugszeitraum gewünscht ist, gilt das Kalenderjahr als vereinbart. Erfüllungsort ist Bonn.

Bei Nichterscheinen der Zeitschrift im Falle höherer Gewalt oder bei Störung des Arbeitsfriedens besteht kein Anspruch auf Haftung.

Umschau	2
Aktuelles im Blickpunkt	
Bevölkerungsschutz für die Dritte Welt	7
Katastrophenschutzdekade der UNO ab 1990	
Für die Gefahr sensibilisieren	12
Vorschriften für den Transport gefährlicher Güter wurden verschärft	
Erstmals Ausbildung zum Rettungsassistenten	15
780 Stunden Schulausbildung nach dem neuen Gesetz	
Abrollbehälter vervollständigt ABC-Zug	20
Neues Konzept der Berliner Feuerwehr hat sich bewährt	
Stichwort: Schutzraumbau	24
Neuerungen in Technik und Verfahren	
Marsch geschlossener Verbände	29
Kriterien für eine problemlose Abwicklung	
Bundesverband für den Selbstschutz	39
Technisches Hilfswerk	43
Warndienst	47
Deutsches Rotes Kreuz	49
Arbeiter-Samariter-Bund	51
Johanniter-Unfall-Hilfe	53
Malteser-Hilfsdienst	55
Deutscher Feuerwehrverband	56
Deutsche Lebens-Rettungs-Gesellschaft	58
Presseschau	61
Wissenschaft und Technik	63
Bücher	64
Minimagazin	U 3



Information der Kommunen über Atomtransporte

Parlamentarische Anfrage im Bayerischen Landtag

Das Bayerische Staatsministerium für Landesentwicklung und Umweltfragen hat die Anfrage des Landtagsabgeordneten Kamm (DIE GRÜNEN):

Angesichts der zunehmenden Atomtransporte und der damit verbundenen Gefährdung der Bevölkerung durch radioaktive Strahlung frage ich die Staatsregierung:

1. Wie werden die betroffenen Kommunen über die auf ihrem Gebiet durchgeführten Atomtransporte informiert?
2. Welche Verbesserungen zur Erfüllung ihrer Informationspflicht strebt die Staatsregierung in der Zukunft an, werden dabei die Kommunen künftig rechtzeitig über die genaue Art und den genauen Zeitpunkt aller atomaren Transporte unterrichtet?
3. Welche Maßnahmen des Katastrophenschutzes sind bisher und in Zukunft auf kommunaler Ebene zur Begrenzung der Schäden bei Transportunfällen mit radioaktiven Stoffen vorgesehen?

im Einvernehmen mit dem Staatsministerium des Innern (Frage 3) wie folgt beantwortet:

Zu 1. und 2.:

Die Kreisverwaltungsbehörden bzw. die Städte und Gemeinden werden über die Transporte radioaktiver Stoffe nicht eigens unterrichtet. Es gibt hierzu keine sachliche Notwendigkeit.

Kernbrennstoff- und Großquellentransporte auf der Straße werden den jeweils zuständigen Aufsichtsbehörden (für Straßentransporte das Bayerische Landesamt für Umweltschutz in München, für Bahntransporte das Bundesbahnzentralamt in Minden) und der Genehmigungsbehörde (Bundesamt für Strahlenschutz in Salzgitter) gemeldet. Beim Transport von Kernbrennstoffen werden außerdem die Lagezentren der Innenministerien der vom Transport betroffenen Bundesländer benachrichtigt.

Grundsätzlich sind nach den Vorschriften des Gefahrgutrechtes bzw. nach den Auflagen der atomrechtlichen Genehmigung bei Unfällen oder Zwischenfällen die Aufsichtsbehörde und die für die öffentliche Sicherheit und Ordnung zuständige Behörde (Polizei) zu verständigen.

Für die katastrophenschutzmäßigen Belange im Zusammenhang mit dem Transport von Kernbrennstoffen ist ausreichend Sorge getragen durch die technischen Sicherheitsvorkehrungen und die Benachrichtigung der Obersten Katastrophenschutzbehörden. Ortsbezogene Notfallschutzplanungen sind angesichts der vorgeschriebenen Sicherheitsverpackungen nicht erforderlich. So hat der Ausschuß „Notfallschutz in der Umgebung kerntechnischer Anlagen“ der Strahlenschutzkommission in seiner Sitzung am 8. 4. 87 festgestellt, daß bei Transporten radioaktiver Stoffe kein Grund vorhanden ist, besondere Katastrophenschutzmaßnahmen zu planen und vorzubereiten. Auf die Stellungnahme der Bundesregierung vom 22. 3. 89, Bundestags-Drucksache 11/4292, wird hingewiesen.

Zu 3.:

Der nach einheitlichem Muster des Staatsministeriums des Innern 1975 eingeführte allgemeine Katastrophenschutzplan für Kreisverwaltungsbehörden enthält die notwendigen Angaben über Hilfsmöglichkeiten bei Unfällen mit radioaktiven Stoffen, insbesondere über

- die stationären und mobilen strahlenschutztechnischen Hilfsmöglichkeiten in Bayern und in den angrenzenden Ländern Baden-Württemberg, Hessen und Rheinland-Pfalz,
- die Krankenhäuser in Bayern mit strahlenmedizinischen Versorgungsmöglichkeiten,
- die gemäß § 71 Abs. 1 StrlSchV ermächtigten Ärzte und
- die regionalen Strahlenschutzzentren.

Bei Schadensereignissen mit ionisierender Strahlung können von den Sicherheits- und Katastrophenschutzbehörden und der Polizei insbesondere folgende Einsatzkräfte zur Hilfeleistung und zur Gefahrenabwehr angefordert und eingesetzt werden:

- Strahlenspürtrupps (S-Trupps) der Landespolizei,
- Feuerwehren mit Strahlenschutz-Sonderausrüstung,
- Rettungsdienstfahrzeuge mit Strahlenschutz-Sonderausrüstung,
- ABC-Züge des Katastrophenschutzes,
- Meß- und Laborfahrzeuge des Bayerischen Landesamtes für Umweltschutz und der Gesellschaft für Strahlen- und Umweltforschung.

130 Helfer üben „START '90“

Ehrenamtliche Führungskräfte von 30 Einheiten fast aller im Katastrophenschutz mitwirkenden Organisationen nahmen Anfang Mai an der Stabsrahmenübung „START '90“ in Neumünster teil.

Die Vorbereitungsgruppe, bestehend aus Vertretern von THW, MHD, Berufsfeuerwehr und Regie, hatte auch die Leitung der Übung übernommen und sorgte für gesteuerten Einlauf.



gen dafür, daß der Katastrophenschutzstab immer voll beschäftigt war.

Das Personal der Fernmeldezentrale wurde durch die über Funk und Telefon eingehenden Meldungen der Einheiten zusätzlich geschult. Nach einer Dauer von vier Stunden war die Übung beendet und den Helfern konnte ein deftiges Essen gereicht werden.

In der Schlußbesprechung im städtischen Amt für Zivilverteidigung und Katastrophenschutz waren sich Übungsleitung, Stab und Einheitsführer darin einig, daß viele Erkenntnisse gewonnen werden konnten.

Nach der Auswertung soll noch eine gesonderte Abschlußbesprechung mit dem Katastrophenschutzstab stattfinden. Unser Bild zeigt die Mitglieder des Stabes in vollem Einsatz.

(Foto: Stiehm)

Minister Schlee: „Auf unsere Feuerwehren ist Verlaß“

Die Gemeindefeuerwehren in Baden-Württemberg wurden im vergangenen Jahr insgesamt 92 222 mal alarmiert. Damit lag diese Zahl um rund 16 % höher als im Vorjahr. Das erklärte Landesinnenminister Dietmar Schlee bei der Vorlage der Feuerwehreinsatzstatistik Ende April in Stuttgart.

Wie er weiter mitteilte, sei auch die Zahl der böswilligen Alarime im Vergleich zum Vorjahr um rund ein Fünftel angestiegen. Insgesamt gingen im vergangenen Jahr über 9000 Fehlalarme ein, zu denen auch solche

durch Brandmeldeanlagen zählen. Die Feuerwehren mußten allerdings nicht in allen Fällen ausrücken, da der Fehlalarm teilweise bereits in der Leitstelle erkannt wurde.

Der größte Anteil aller Einsätze lag bei der technischen Hilfeleistung. Fast 39000 mal mußten die Feuerwehren vom Verkehrsunfall bis hin zu Einsätzen mit gefährlichen Gütern Hilfe leisten. Dabei wurde das Leben von insgesamt 2843 Menschen gerettet, 371 allerdings konnten nur noch tot geborgen werden.

„Im Rahmen der Gefahrenabwehr leisten die Feuerwehren einen wesentlichen Beitrag zum Umweltschutz“, betonte der Minister und dankte allen Aktiven für ihre Bereitschaft, diese verantwortungsvolle und schwierige Aufgabe zu übernehmen: „Meine besondere Anerkennung möchte ich den

Feuerwehrangehörigen für ihren Einsatz im Rahmen des Hochwassers und der Sturmschäden im Frühjahr dieses Jahres aussprechen, der weit über das übliche Maß hinausging.“

3,5 Millionen Menschen verletzen sich jährlich zuhause und in der Freizeit

Rund 3,5 Millionen Menschen in der Bundesrepublik Deutschland werden jährlich in einem Lebensbereich verletzt, der eher als sicher gilt: Heim und Freizeit.

Damit entfallen mehr als die Hälfte der rund 6,5 Millionen Unfallverletzungen insgesamt auf Heim- und Frei-

zeitunfälle. Der Sturzunfall ist mit großem Abstand die häufigste Unfallart. Dabei verletzen sich jährlich rund 1,7 Millionen Menschen in der Bundesrepublik.

Männer leben zuhause und in der Freizeit gefährlicher als Frauen. Von 1000 Männern erleiden 63 jährlich einen Unfall, während es bei den Frauen nur 53 sind.

Besonders gefährdet ist die Altersklasse bis zu 14 Jahren. Insgesamt gilt: Je jünger, desto höher die Unfallquote.

Diese Ergebnisse einer repräsentativen Befragung von 134000 Haushalten in der Bundesrepublik Deutschland wurden heute in der Bundesanstalt für Arbeitsschutz in Dortmund vorgestellt.

Die Infratest Wirtschaftsforschung München hat die Befragung im Auf-

trag der Bundesanstalt für Arbeitsschutz in den Jahren 1988 und 1989 durchgeführt. Die Auftragsvergabe erfolgte in Zusammenarbeit mit der EG-Kommission, die sich auch an den Kosten der Untersuchung beteiligt. Die EG-Kommission beabsichtigt, ein Informationssystem über Heim- und Freizeitunfälle in der EG einzurichten. Die deutsche Studie ist Teil eines dazu durchgeführten Demonstrationsvorhabens.

Bagatellverletzungen sind von Infratest nicht berücksichtigt worden. Erfasst wurden nur Unfälle, die eine ärztliche Behandlung erforderlich machten oder zu einer Beeinträchtigung führten, die mindestens 14 Tage lang andauerte.

Wolfram Jeiter, Präsident der Bundesanstalt für Arbeitsschutz, wies bei der Vorstellung der Untersuchungser-

STELLENAUSSCHREIBUNG

Beim Bundesverband für den Selbstschutz, bundesunmittelbare Körperschaft des öffentlichen Rechts (Geschäftsbereich des Bundesministers des Innern), sind nachfolgend aufgeführte Stellen zu besetzen:

1. Leiter-/in der BVS-Dienststelle Hof

Verg.-Gr. IV a BAT – ab sofort

2. Leiter-/in Fahrbare Zivilschutzausstellung bei der BVS-Landesstelle Nordrhein-Westfalen

Verg.-Gr. IV b BAT – ab sofort

3. Fachbearbeiter-/in der BVS-Dienststelle Regensburg

Verg.-Gr. V b BAT – ab sofort

4. Fachbearbeiter-/in im Fachgebiet Öffentlichkeitsarbeit der BVS-Landesstelle Hessen

Verg.-Gr. V b BAT – ab sofort

5. Fachbearbeiter-/in der BVS-Dienststelle Hannover

Verg.-Gr. V b BAT – ab 01. 06. 1990

6. Fachbearbeiter-/in der BVS-Dienststelle Lübeck

Verg.-Gr. V b BAT – ab 01. 10. 1990

Die Bewerber sollten über umfangreiche Kenntnisse auf dem Sektor des Zivilschutzes – insbesondere des Selbstschutzes – verfügen.

Bis zum Abschluß der Fachausbildung erfolgt die Eingruppierung eine Vergütungsgruppe niedriger.

Wir bieten außer einer angemessenen Vergütung die im öffentlichen Dienst üblichen Sozialleistungen.

Bei gleicher Eignung erhalten schwerbehinderte Bewerber den Vorzug.

Bewerbungen mit vollständigen Unterlagen (Personalbogen mit Lichtbild, Lebenslauf, Ausbildungs- und Befähigungsnachweisen) sind bis zum 30. 06. 1990 zu richten an:

Bundesverband für den Selbstschutz

– Bundeshauptstelle –
Deutschherrenstraße 93–95
5300 Bonn 2

Personalbogen wird auf schriftliche Anforderung übersandt.

Bei ha Beschäftigten des BVS genügt formlose Bewerbung auf dem Dienstweg.

gebnisse darauf hin, daß zwar bei einem Fünftel der Unfälle technische Arbeitsmittel im Sinne des Gerätesicherheitsgesetzes beteiligt sind, jedoch nur 2,5 % der Unfälle durch mangelhafte Geräte verursacht werden. Die Mängel sind zumeist altersbedingt. Lediglich bei 0,5 % der Unfälle können die Mängel dem Hersteller angelastet werden. Dies ist, so Wolfram Jeiter, ein Beleg für den

hohen sicherheitstechnischen Standard in der Bundesrepublik Deutschland und ein Zeichen für die Wirksamkeit des vorbeugenden Gefahrenschutzes auf der Grundlage des Gerätesicherheitsgesetzes. „Wir müssen anpassen, daß das international bekannte GS-Zeichen im Interesse des Verbraucherschutzes bei den europäischen Harmonisierungsbemühungen erhalten bleibt.“

Erste Leitende Notarztgruppe in Niedersachsen

Zur Koordinierung von Rettungseinsätzen bei Großschadensereignissen für den Bereich der Stadt Langenhagen wurde von der Johanniter-Unfall-Hilfe Deister in enger Zusammenarbeit mit den niedergelassenen Ärzten eine Leitende Notarztgruppe aufgebaut. Rechtzeitig zur Eröffnung der Internationalen Luftfahrtschau 1990 in Hannover erfolgte die Indienststellung am 2. Mai 1990 in einer Feierstunde

die Leitung des Einsatzes der Kräfte des Rettungs- und Sanitätsdienstes. Neben einer umfangreichen persönlichen Ausstattung stehen zwei VW-Golf mit BOS-Funkgeräten zur Verfügung. Die Alarmierung erfolgt durch die Rettungsleitstelle des Landkreises Hannover über Euro-Signal.

Nach dem erfolgreichen Besuch des Lehrgangs für Leitende Notärzte an der Rettungsdienstschule in Goslar er-



im Rathaus der Stadt Langenhagen. Nicht zuletzt haftete den Beteiligten der spektakuläre Hubschrauberunfall anlässlich der Luftfahrtschau im Mai 1988 im Gedächtnis.

In seiner Ansprache hob Stadtdirektor Dr. Klaus Rosenzweig die Bereitschaft zur ehrenamtlichen Tätigkeit der vier Mediziner der Gruppe hervor, die für ihre Zusatzausbildung viel Freizeit opferten. Zur Leitenden Notarztgruppe zählen die Chirurgen Dr. Thomas Bach, Dr. Robert Gerber und Dr. Uwe Triecheit sowie der Arzt für Anästhesie Dr. Peter Kreller.

Zu den Aufgaben der Gruppe gehört die Koordination der ärztlichen Maßnahmen bei Unfällen mit mehr als acht Verletzten und der arztbesetzten Rettungsmittel sowie die Feststellung und Beurteilung der Schadenslage aus medizinischer Sicht. Die Notarztgruppe übernimmt bei Großschadensfällen

folgt jetzt die Fortbildung der Ärzte bei der Flughafenfeuerwehr Langenhagen und im Juni bei der Rettungsleitstelle des Landkreises Hannover.

Unser Bild zeigt die Leitende Notarztgruppe der Stadt Langenhagen.

Auszeichnungen für besondere Verdienste

Mit Auszeichnungen durch das Land Rheinland-Pfalz und den Landkreis Ahrweiler wurde jetzt Helmut Holze aus Bad Neuenahr-Ahrweiler und die Katastrophenschutzstelle des Bundes in Ahrweiler besonders geehrt.

Helmut Holze ist seit 25 Jahren beim Zivilschutz und im Warndienst als freiwilliger Helfer tätig. Als Leiter



der Warndienst-Leitmeßstelle 72, stationiert an der Katastrophenschutzschule, kommen ihm verschiedene Funktionen zu. Dazu gehört die Sicherstellung einer raschen Einsatzbereitschaft, so die Einteilung des Personals, das Aufstellen des Dienstplanes und die Organisation zur Verpflegung und Unterbringung. Ferner ist Holze zuständig für die Aus- und Fortbildung der betreffenden Mithelfer.

Die Meßstelle 72 ist zuständig für die Landkreise Ahrweiler, Altenkirchen, Neuwied, Westerwald, den Kreis Mayen-Koblenz, den Rhein-Lahn-Kreis und für die Stadt Koblenz. Die Aufgaben sind das Erfassen, Auswerten und Darstellen der ABC-Lage, sowie auch beispielsweise das Durchführen von Wetterhilfsbeobachtungen. Landrat Joachim Weiler überreichte im Auftrag des rheinland-pfälzischen Ministerpräsidenten Dr. Carl-Ludwig Wagner Helmut Holze für 25 Jahre ehrenamtliche Mitarbeit im Zivilschutz und Warndienst die Ehrennadel des Landes Rheinland-Pfalz.

Mit der Ehrenplakette des Landkreises zeichnete der Landrat die Katastrophenschutzschule des Bundes, vertreten durch deren Leiter Norbert Krutski, aus. Die Schule hat sich seit Beginn der Übersiedlerwelle im Oktober 1989 besondere Verdienste um die vorläufige Unterbringung von Aus- und Übersiedlern erworben. Die Ausbildungseinrichtung mußte sich schnell und flexibel ihrer über Monate währenden neuen Aufgabe als Notaufnahmestelle stellen. Die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter haben dies mit großem Einsatz, Engagement und Bereitschaft zur Mehrarbeit bewältigt. Aus der ersten Aktion wurde, besonders um die Jahreswende 1989/90 und danach, eine dauernde Einrichtung. Über 1000 Personen wurden zeitweise versorgt und betreut, wozu auch gehörte, daß den neuen Mitbürgern das Gefühl des

Willkommenseins vermittelt wurde. Die Schule hat für ihren Einsatz bundesweit Beachtung gefunden bis hin zu einem Besuch von Bundespräsident Richard von Weizsäcker.

Wenn jetzt der große Ansturm auch vorbei ist, so ist die Bundesschule nach wie vor Anlaufstation für Aussiedler aus deutschstämmigen Gebieten.

Von links: Helmut Holze, Norbert Krutski und Landrat Joachim Weiler.

(Foto: Görgler)

Schweres Unwetter im Rheingau fordert zwei Tote

Bei einem schweren Unwetter im Rheingau sind am 9. Mai in Erbach, einem Stadtteil von Eltville, zwei Personen ums Leben gekommen und zwei weitere verletzt worden. Der Sachschaden wurde von den Behörden auf mehrere Millionen Mark geschätzt.

Eine 52jährige Frau ertrank im Keller ihres Wohnhauses, als sie gemeinsam mit ihrer Tochter nachsehen wollte, ob Wasser eingedrungen war. Dabei wurde sie nach Angaben der Polizei von der hereinbrechenden Flutwelle erfaßt und unter Wasser gedrückt. Die Tochter konnte sich in letzter Minute retten.

Im Nachbarhaus hielten sich vier junge Männer in einem Kellerraum auf, als sie von den Wassermassen überrascht wurden. Zwei konnten sich selbst befreien, ein dritter wurde von der Feuerwehr gerettet und leicht verletzt in ein Krankenhaus eingeliefert. Der 23jährige Sohn des Hausbesitzers ertrank und konnte nur noch tot geborgen werden.

Nach Angaben des deutschen Wetterdienstes, der in Hattenheim eine Meßstation unterhält, waren an die-



sem Nachmittag zwischen 16 und 17 Uhr innerhalb einer halben Stunde 48 Millimeter Niederschlag gefallen, was dem durchschnittlichen Niederschlagswert eines ganzen Sommermonats gleichkomme.

In den betroffenen Gemeinden wurden nach Schätzungen der Polizei etwa hundert Personenwagen beschädigt.

Die Autos wurden von den teilweise fast zwei Meter hohen Fluten mitgerissen und gegen andere Fahrzeuge oder gegen Hauswände gedrückt, an einer Stelle sogar zur Barriere zusammengesoben.

Unser Bild zeigt eine von Schlamm und Wasser zerstörte Wohnung in Erbach. (Foto: dpa)

15 Verletzte bei Kaufhausbrand in Kiel

Ein Großfeuer zerstörte am 11. April 1990 ein Kaufhaus in der Kieler Innenstadt und richtete einen Schaden von rund 20 Millionen Mark an. Das

Feuer war am Morgen aus noch nicht geklärt Ursache in einem Lagerraum ausgebrochen. Die Feuerwehr brauchte Stunden, um den Brand unter Kontrolle zu bringen, wie ein Sprecher erklärte. Sie sei mit mehr als sechzig Mann im Einsatz gewesen, da das Kaufhaus einzustürzen drohte und das Feuer bereits auf ein benachbartes Ge-

STELLENAUSSCHREIBUNG

Wir suchen zum nächstmöglichen Zeitpunkt eine/n

Leiter/in Rettungsdienst und Krankentransport

Das Aufgabengebiet beinhaltet die gesamte Palette der Problemstellungen, die sich aus der Durchführung des Rettungsdienstes und Krankentransportes eines DRK-Kreisverbandes mit vier Rettungswachen ergeben. Hierzu gehört die Vertretung der Verbandsinteressen aus diesem Tätigkeitsfeld gegenüber übergeordneten Verbänden, externen Stellen ebenso wie die Mitwirkung bei der materiellen und personellen Ausgestaltung.

Bewerber-/innen für diese Position sollten folgende Voraussetzungen mitbringen:

- abgeschlossene Ausbildung als Rettungsassistent
- Erfahrung als Führungskraft mindestens im Bereich Rettungsdienst
- Einsatzerfahrung auf dem NAW bzw. NEF oder Rettungshubschrauber
- Kenntnisse im kaufmännischen oder Verwaltungsbereich und die Fähigkeit zum Organisieren
- Verhandlungsgeschick und Redegewandtheit im Umgang mit Behörden und sonstigen Stellen
- ausgeprägte Kooperationsbereitschaft bei der Zusammenarbeit mit dem ehrenamtlichen Bereich
- Flexibilität und Engagement in jeder Beziehung

Ihr Tätigkeitsbereich bietet Ihnen Möglichkeiten der Entwicklung.

Ihre Bewerbung mit Gehaltsvorstellung richten Sie bitte an den:

Vorstand des Deutschen Roten Kreuzes

- Kreisverband Friedberg -
6360 Friedberg
Homburger Straße 26

schäft übergriffen habe. Die Polizei hatte die Anwohner aufgefordert, wegen der starken Raumentwicklung die Fenster ihrer Wohnungen geschlossen zu halten. Große Teile der Innenstadt

seien abgesperrt worden. Von den 15 Verletzten lagen am darauffolgenden Tag noch zehn Menschen mit Rauchvergiftungen im Krankenhaus.

(Foto: dpa)



er noch vor Eintreffen des Notarztes an der Unfallstelle verstarb. Der Pkw der jungen Männer ging sofort in Flammen auf. Die Freiwillige Feuerwehr

Aalen war mit drei Fahrzeugen und insgesamt elf Mann im Einsatz. Trotzdem kam für die Insassen jede Hilfe zu spät.

(Foto: Arslan)



Altes Löschboot kommt in Museumshafen

Von Hamburger Feuerwehrleuten in ihrer Freizeit renoviert wurde das 1978 aus dem Dienst genommene Feu-

erlöschboot „Walter Härvenick“. Am 24. April 1990 wurde das in altem Glanz strahlende Löschboot auf dem Gelände der Werft Blohm & Voss zu Wasser gelassen. Es wird seinen Liegeplatz im Museumshafen Övelgönne haben.

(Foto: dpa)

Vier Menschen starben bei Frontalzusammenstoß

Vier Tote forderte am frühen Morgen des 26. April 1990 bei Essingen im Ostalbkreis einer der schwersten Verkehrsunfälle in der dortigen Region.

Gegen 4.45 Uhr kam auf der Bundesstraße 29 ein mit drei jungen Männern besetzter Pkw im Scheitelpunkt einer langgezogenen Rechtskurve aus ungeklärter Ursache auf die linke Fahrbahnseite und stieß mit ungeheurer Wucht frontal mit einem entgegenkommenden Auto zusammen.

Der dreißigjährige Fahrer dieses Wagens wurde so schwer verletzt, daß

Termine

106 Reanimationsseminare für niedergelassene Allgemeinmediziner und Internisten führt die **Ärzteaktion Herz in Not** in diesem Jahr durch. Die Ärzteaktion ist ein Zusammenschluß erfahrener Notfallmediziner, die es sich zum Ziel gesetzt haben, niedergelassene Kollegen für Notfallsituationen zu schulen.

Die Seminare werden bundesweit durchgeführt und richten sich an den Arzt und seine Helfer(-nen). Neben den Basismaßnahmen werden auch weiterführende Techniken wie Intubieren, Herz-Lungen-Wiederbelebung und „megacode“-Übungen mit Einsatz des Defibrillators vermittelt. Die Teilnahme kostet 79,80 DM für den Arzt und 39,90 DM für die Praxismitarbeiterin.

Interessenten wenden sich an: Ärzteaktion Herz in Not, Hebbelstraße 12, 5000 Köln 51, Telefon 0221/343025.

.....

Am 24. und 25. August 1990 findet das Internationale Ludwigshafener Symposium zum Thema **„Die Versorgung des Brandverletzten im Katastrophenfall“** statt. Die wissenschaftliche Leitung hat Professor Dr. Dr. P. R. Zellner, Chefarzt der Abteilung für Verbrennungen, Plastische und Handchirurgie, Berufsgenossenschaftliche Unfallklinik Ludwigshafen-Oggersheim, Telefon 0621/6810328.

.....

Der Förderverein Rettungsdienst Friedberg veranstaltet am 13. Juli 1990 eine Fortbildungsveranstaltung zum Thema **„Schocktherapie im Rettungsdienst“**.

Referenten sind Dr. Lichtwarck-Aschoff vom Institut für Anästhesie und operative Intensivmedizin am Zentralklinikum Augsburg und Dr. Helm von der Abteilung Anästhesie und Intensivmedizin am Bundeswehrkrankenhaus Ulm.

Veranstaltungsort ist die Knabenturnhalle der Stadt Friedberg. Beginn 19.30 Uhr, Unkostenbeitrag für Ärzte 6,- DM und für Rettungsdienstkollegen 3,- DM. Der Weg zum Veranstaltungsort ist ab der B 300 in Friedberg ausgeschildert.

.....

Die Vorankündigung zur 22. Gemeinsamen Jahrestagung der Deutschen Gesellschaft für Internistische Intensivmedizin und der Österreichischen Gesellschaft für Internistische und Allgemeine Intensivmedizin vom 10. bis 13. Oktober 1990 in Köln kann beim Tagungssekretär Prof. Dr. med. H. W. Höpp, Klinik III für Innere Medizin der Universität zu Köln, Joseph-Stelzmann-Straße 9, 5000 Köln 41, angefordert werden.

Bevölkerungsschutz für die Dritte Welt

Katastrophenschutzdekade der UNO ab 1990

Das konfliktträchtige Nord-Süd-Gefälle zwischen den wohlhabenden Industriestaaten der nördlichen Hemisphäre und den weniger entwickelten Ländern der Südhalbkugel gewinnt auch für den Bereich des Bevölkerungsschutzes zunehmend an Bedeutung. Dies wurde bisher weitgehend ignoriert.

Die sich daraus für den Bevölkerungsschutz ergebende Problematik muß einer breiten Diskussion zugeführt werden. Auch die für den Bevölkerungsschutz Verantwortlichen sollten überlegen, welchen Beitrag sie aus ihrem Aufgabenbereich zur Vermeidung beziehungsweise zum Abbau von Spannungen leisten können, die das Wohlstandsgefälle verursachen. Die nachstehenden Ausführungen sollen dazu anregen.

Die Generalversammlung der Vereinten Nationen hat in ihrer 96. Plenarsitzung am 11. Dezember 1987 die Resolution 42/169 gefaßt, mit der die „International Decade for Natural Disaster Reduction 1990–2000“, kurz IDNDR genannt, beschlossen wurde. Ziel dieser Resolution ist es, die gewaltigen Menschenverluste und materiellen Schäden, die in jedem Jahr durch Naturkatastrophen unterschiedlichster Art zu beklagen sind, zu vermindern. 90 % der von Naturkatastrophen bedrohten Länder sind solche der Dritten Welt. Aufgrund ihrer schwachen Katastrophenschutzstrukturen ist das Schadensmaß von Naturkatastrophen hier durchschnittlich 30 mal höher als bei vergleichbaren Schadensereignissen in Industrieländern. Die IDNDR hat sich zum Ziel gesetzt, diesen Zustand nicht als unentrinnbares Schicksal der Entwicklungsländer weiterhin hinzunehmen, sondern durch einen ständigen Transfer von Know-how sowie von personellen und materiellen Unterstützungsleistungen der hochentwickelten Industrieländer zu verbessern. Die dadurch angestrebte Optimierung der Gefahrenabwehr soll zu einer Stabilisierung der Lebensverhältnisse in den Ländern der Dritten Welt führen, die dann schließlich

auch wieder den Geberländern der nördlichen Hemisphäre zugute kommt.

Die Katastrophenrisiken, um deren Verminderung es hier geht, gehören im wesentlichen dem Bereich der Atmosphäre/Biosphäre (tropische Stürme, Zyklone, Taifune, Tornados, Waldbrände, Überschwemmungen) und zum anderen dem Bereich der Geologie/Geotechnologie (Erdbeben, Vulkanausbrüche, Erdbeben, Heuschreckenplagen, see- oder erdbebenbedingte Flutwellen) an.

Internationale Kooperation

In den Industrieländern befindet sich ein erhebliches Potential an Hilfsmöglichkeiten, die bei der Schaffung von soliden Abwehrstrukturen in den Entwicklungsländern nutzbar gemacht werden können, z. B. Mikroelektronik, Informatik, Lasertechnik, Bautechnik, Ausbildungspotentiale sowie die personelle und materielle Forschungskraft insgesamt. In Anbetracht dessen zielt die UNO-Resolution auf eine integrierte internationale Anstrengung zur Verbesserung der Früherkennung, Vorbeugung und Vorsorge gegen Katastrophen ab. Dabei ist sich die UNO bewußt, daß die Katastrophenanfälligkeit immer größer wird, die Wissenschaft in der nördlichen Hemisphäre zugleich aber erhebliche Fortschritte gemacht hat und die technologischen Möglichkeiten eines Wissenstransfers beträchtlich verbessert werden konnten. Damit sind die objektiven Voraussetzungen für die Entwicklung einer gemeinsamen Strategie von Industrieländern und Entwicklungsländern vorhanden.

Hinzutreten muß aber noch eine subjektive Komponente, d. h. eine Bewußtseinsveränderung bei den Politikern der nördlichen wie der südlichen Hemisphäre. Für die Politik der Industrieländer kommt es vor allem darauf an, zu erkennen, daß nur durch ein partnerschaftliches Zusammenwirken die natürlichen Lebensräume der Entwicklungsländer gesichert werden können mit der

Folge, daß dadurch auch die nördliche Erdhalbkugel vor den andernfalls weltweit zu erwartenden Auswirkungen einer Zerstörung der Lebensräume der Dritten Welt bewahrt werden kann. Zugleich wird damit ein wichtiger Beitrag geleistet zum Abbau des sich aufgrund der unterschiedlichen Lebensqualitäten in beiden Erdhälften anbahnenden Nord-Süd-Spannungen. Sollten sich diese zu einem globalen Konflikt entladen, könnte das verheerende Konsequenzen für die Menschheit haben, wenn nicht gar ihren Untergang herbeiführen. Das muß mit aller Deutlichkeit gesagt werden. Hier bietet sich nicht zuletzt auch den Medien die Möglichkeit zu ideologiefreier, kommerzneutraler Aufklärung der Menschen; hier ist Verantwortung, nicht Sensationsscherei gefragt.¹⁾

Die Politik der südlichen Halbkugel muß sich auf langfristige Planungen einstellen, damit sich die Lage entscheidend verbessern kann. Sie darf die sich jährlich durch Naturkatastrophen wiederholenden hohen Verluste nicht willens- und tatenlos hinnehmen und lediglich auf kurzfristige Überlebenshilfen der Industrieländer eingestellt sein. Aber nicht nur in den Entwicklungsländern, auch in den Industriestaaten muß sich die Einstellung der Politiker, auf dem Gebiet des Katastrophenschutzes reaktiv zu denken und zu handeln, ändern. Stattdessen sind langfristige Strategien zur vorbeugenden Gefahrenabwehr erforderlich. Auch das Bewußtsein der katastrophenbedrohten Menschen muß durch eine verbesserte Öffentlichkeitsarbeit sensibilisiert werden. Denn nur wenn ihnen die Risikolage bewußt ist und sie in bezug auf die Abwehrmöglichkeiten aufgeklärt werden, kann sich dies auf die Politik aktivierend auswirken.

Die Komplexität der Problematik wird noch dadurch erhöht, daß in den Entwicklungsländern die Menschen zunehmend nicht mehr durch lokalspezifische Naturgewalten, sondern auch durch sogenannte „moderne Ge-

¹⁾ Siehe auch Andrews, Bevölkerungsschutzpolitik, S. 9, 14, 29 ff. Heymanns-Verlag Köln, 1989

fahren“ bedroht werden. Beispiel: Die dichte Besiedlung an strategisch wichtigen, aber ungeschützten Handelsplätzen, z. B. an Flußmündungen, und die damit verbundene Versiegelung der Erdoberfläche vervielfachen im Katastrophenfall die Zahl der Opfer. Oft wird auch gewachsene, natürliche Infrastruktur durch den Tourismus weitgehend zerstört,²⁾ indem er eine fremde, westlichen Vorstellungen gemäße Infrastruktur nach sich zieht, die die örtlichen Gegebenheiten nicht beachtet und dadurch im Katastrophenfall schadenspotenzierend wirkt.

Integrierter Katastrophenschutz

Nur wenn es gelingt, daß der Katastrophenschutz in der Entwicklungshilfepolitik einen wesentlich höheren Stellenwert erhält und in die Entwicklungsplanung integriert werden kann, ist die aufsteigende Tendenz der jährlichen Schäden und Verluste zu bremsen. Hierzu sollen in der Dekade Initiativen, Impulse und Aktivitäten entfaltet werden, die den Entwicklungsländern Hilfestellung bei der Schaffung eines jeweils landesspezifischen eigenen Katastrophenschutzes geben sollen. Jeder Staat muß sich nämlich entsprechend seiner Katastrophenbetrefftheit, seiner Infrastruktur, seines Bildungsstandes und seiner Ressourcen einen gefahrenadäquaten eigenen Katastrophenschutz aufbauen. Nur so kann nach Auffassung der VN das Ziel erreicht werden, in den Entwicklungsländern die katastrophenbedingten Verluste an Menschen, wirtschaftlichem Potential und sozialen Werten zu mindern. Zu diesem Zweck gilt es, die personelle, materielle, organisatorische und strukturelle Kapazität der Entwicklungsländer mit Hilfe der Industriestaaten qualitativ und quantitativ zu stärken.

Um dieses Ziel verwirklichen zu können, sind in der Resolution 42/169 – IDNDR – daher unter anderem Leitlinien für die Dekade formuliert worden, deren wichtigste wie folgt lauten:

- In Anbetracht dessen, daß Naturkatastrophen, wie etwa Erdbeben, Stürme, Tsunamis, Überschwemmungen, Erdbeben, Vulkanausbrüche, Brände und andere durch natürliche Ursachen ausgelöste Katastrophen in den letzten zwei Jahrzehnten in der ganzen Welt über 3 Mio. Menschenleben gefordert haben, das Leben von mindestens 800 Mio. weiteren Menschen beeinträchtigt und zu unmittelbaren Schäden in Höhe von über 23 Mrd. Dollar geführt haben,
- in der Erkenntnis, daß die Auswirkungen solcher Katastrophen der schwachen wirtschaftlichen Infrastruktur der Entwicklungsländer, insbesondere der am wenigsten entwickelten Länder und der

Binnen- und Inselstaaten unter den Entwicklungsländern sehr schweren Schaden zufügen und dadurch ihren Entwicklungsprozeß behindern können,

- in Anerkennung der Verantwortung des Systems der Vereinten Nationen für die Förderung der internationalen Zusammenarbeit beim Studium durch geophysikalische Ursachen hervorgerufener Naturkatastrophen und bei der Entwicklung von Techniken zur Milderung der daraus entstehenden Gefahren wie auch für die Koordinierung von Katastrophenhilfe, -vorsorge und -prävention einschließlich Vorhersage und Frühwarnung,
- in der Überzeugung, daß ein konzertiertes internationales Vorgehen mit dem Ziel der Minderung von Naturkatastrophen im Verlauf der 90er Jahre einen echten Anstoß für eine Reihe konkreter Maßnahmen auf nationaler, regionaler und internationaler Ebene liefern würde,
- in Anbetracht dessen, daß die Hauptverantwortung für die im Rahmen einer internationalen Dekade zur Minderung von Naturkatastrophen unternommenen Bemühungen bei der Regierung des jeweiligen Landes liegt,
- anerkennt die Generalversammlung
- daß das wissenschaftliche und technische Verständnis der Ursachen und Auswirkung von Naturkatastrophen sowie der Möglichkeiten zur Minderung der Verluste an Menschenleben und Sachschäden so weit fortgeschritten ist, daß konzertierte Bemühungen, dieses Wissen durch nationale, regionale und weltweite Programme zu sammeln, zu verbreiten und umzusetzen, in dieser Hinsicht sehr positive Ergebnisse zeitigen könnten, insbesondere für die Entwicklungsländer.

Die Generalversammlung beschließt daher, daß es das Gesamtziel dieser Dekade ist, durch konzertierte internationale Maßnahmen, insbesondere in den Entwicklungsländern, die Verluste an Menschenleben, die Sachschäden sowie soziale und wirtschaftliche Erschwernisse zu mindern, die durch Naturkatastrophen verursacht werden, und daß ihre Einzelziele darin bestehen,

- die Kapazität der einzelnen Länder zur schnellen und effektiven Milderung der Auswirkungen von Naturkatastrophen zu verbessern, unter besonderer Berücksichtigung der Unterstützung von Entwicklungsländern bei der evtl. erforderlichen Einrichtung von Frühwarnsystemen,
- unter Berücksichtigung der kulturellen und wirtschaftlichen Unterschiede zwischen den Nationen entsprechende Richtlinien und Strategien zur Umsetzung der vorhandenen Kenntnisse zu erstellen,
- Wissenschaft und Technik zu Bemühungen anzuregen, die darauf gerichtet sind, entscheidende Wissenslücken zu schließen und somit die Verluste an Menschenleben und Sachschäden zu mindern,

- vorhandene und neue Informationen über Maßnahmen zur Beurteilung, Vorhersage, Prävention und Milderung von Naturkatastrophen zu verbreiten,
- Verfahren für die Beurteilung, Vorhersage, Prävention und Milderung von Naturkatastrophen zu entwickeln und zwar durch technische Hilfsprogramme und Technologietransfer, durch Musterprojekte sowie Ausbildungs- und Schulungsvorhaben, zugeschnitten auf spezifische Gefahren und Örtlichkeiten, und die Wirksamkeit dieser Programme zu evaluieren.

Konzertierte Maßnahmen

Die Generalversammlung der VN hat daraufhin den Generalsekretär ersucht, einen geeigneten Rahmen für die Verwirklichung der genannten Ziele zu entwickeln. Sie hat außerdem alle Regierungen aufgefordert, während der Dekade an konzertierten internationalen Maßnahmen zur Minderung von Naturkatastrophen mitzuwirken und ggf. in Zusammenarbeit mit den entsprechenden Kreisen aus Wissenschaft und Technik nationale Ausschüsse mit dem Auftrag einzurichten, die verfügbaren Mechanismen und Einrichtungen zur Minderung natürlicher Gefahren zu untersuchen und die besonderen Erfordernisse ihres jeweiligen Landes oder ihrer Region zu bewerten, damit die bestehenden Mechanismen und Einrichtungen sodann ergänzt, verbessert und eine Strategie zur Erreichung der gewünschten Ziele entwickelt werden kann.

Die Generalversammlung ersuchte die Regierungen außerdem, den Generalsekretär der Vereinten Nationen über die Pläne ihres Landes sowie über die bereitstellbare Hilfe auf dem Laufenden zu halten, damit die Vereinten Nationen zu einem internationalen Zentrum für den Informationsaustausch, die Speicherung von Dokumenten und die Koordination internationaler Aktivitäten zur Erreichung der genannten Gesamt- und Einzelziele der Dekade werden und die einzelnen Mitgliedstaaten somit die Erfahrungen anderer Länder nutzen können.

Die Resolution 42/169 umschreibt zwar deutlich das Globalziel, das hier erreicht werden soll. Sie äußert sich aber nur sehr vage zu den Möglichkeiten, Verfahren, Kooperationsformen usw., mit denen dieses Ziel umgesetzt werden soll. Sie geht vielmehr von der Erwartung aus, daß die beteiligten Staaten, das heißt einerseits die Geberländer der nördlichen Hemisphäre und andererseits die Empfängerländer der südlichen Erdhälfte, soviel Bereitschaft aufbringen, um das formulierte Ziel partnerschaftlich bi- oder multilateral, supranational beziehungsweise international zu verwirklichen, und daß sie zu-

²⁾ Andrews, Bevölkerungsschutzpolitik, S. 220

gleich auch die erforderlichen Verfahren zur globalen, regionalen oder lokalen Umsetzung entwickeln werden.

Dies ist jedoch eine offensichtliche Schwachstelle der Resolution. Die Industrieländer sind sicherlich guten Willens, Beiträge zur Verbesserung der Situation in den katastrophengefährdeten Entwicklungsländern zu leisten. Sie haben ihre diesbezügliche Bereitschaft überdies schon in vielfältiger Weise auf dem Gebiet der Entwicklungshilfepolitik unter Beweis gestellt. Sie befinden sich jedoch in einer nicht unbeträchtlichen Verunsicherung in bezug auf das Wie der Erreichbarkeit der einzelnen Dekadenziele. Soweit überstaatliche Kooperationsformen institutionell vorhanden sind, z. B. die supranationale Einrichtung der Europäischen Gemeinschaft, haben die ihr angehörenden Mitgliedstaaten zwar die Möglichkeit, sich untereinander zu unterrichten und gemeinsame Vorgehensweisen abzustimmen. Aber auch hier herrscht noch weitgehend Unklarheit über das Prozedere.

Diese Unklarheit konnte nur teilweise beseitigt werden durch den Bericht einer Expertengruppe, die vom Generalsekretär der Vereinten Nationen einberufen worden war, um die Dekade-Ziele zu präzisieren und in bezug auf ihre Umsetzung näher zu konkretisieren. Die internationale Expertengruppe hat dem Generalsekretär den Bericht A/44/322 vorgelegt, der eine Reihe von Vorschlägen für Programme enthält. So werden unter anderem folgende Vorhaben vorgeschlagen:

Afrika

Errichtung eines seismologischen Überwachungssystems, Warnsystem für Wirbelstürme im südwestlichen Gebiet des indischen Ozeans.

Afrika und Amerika

Bewußtseinserschärfung in spanisch- und portugiesisch-sprachigen Gebieten Afrikas und Amerikas in bezug auf die gesundheits- und sicherheitsrechtlichen Aspekte bei Katastrophen.

Afrika und Südostasien

Aufzeichnung der besonders gefährdeten Regionen in der Sub-Sahara Afrikas und Südostasiens.

Zentral- und Südamerika

Einschätzung und Ausbildung von fortentwickelten Technologien in erdbebensicheren Baumethoden.

Programme zur Vorbeugung gegen Hurricane in der Karibik.

Asien und Pazifik

Verbesserung der Risikobewertung von Sturmfluten in den Küstengebieten Asiens und des Pazifiks,

Entwicklung von alternativen Dachdecker-

methoden in wirbelsturmgefährdeten Regionen,

Übermittlung von Informationen über die Verhinderung von Schäden bei Sturmfluten in Asien und den Pazifik.

Als weltweit zu realisierende Vorhaben wurden vorgeschlagen:

1. Entwicklung einer Datenbank, die Informationen über vergangene Naturkatastrophen enthält,
2. Zusammenstellung eines Überblicks über globale Erfahrungen bei der Katastrophenbekämpfung,
3. Informationsaustausch über die Ausstattung im Katastrophenschutz der einzelnen Staaten,
4. Richtlinien für erdbebensichere Bauweisen,
5. Frühwarnsysteme für Erdbeben,
6. Verhalten bei Erdbeben, Aufklärung der Öffentlichkeit und in Schulen,
7. Entwicklung von verbesserten Warnsystemen bei Erdbeben,
8. mittelfristige Vorhersagen von schweren Erdbeben,
9. Ausbildungskurse für Geowissenschaften in den Entwicklungsländern,
10. Verbesserung von Telekommunikationssystemen,
11. Entwicklung eines internationalen Informations- und Kommunikationsnetzes für Einrichtungen des Katastrophenschutzes,
12. Entwicklung eines Ausbildungskonzepts für Helfer, Fachleute und Manager des Katastrophenschutzes.

Diese Aufzählung zahlreicher Einzelprojekte läßt aber weder eine Konzeption noch eine Umsetzungsstrategie erkennen, die als Orientierungshilfen Verwendung finden könnten.

Die Zielvorgaben

- langfristig angelegte Katastrophenvorbeugung,
 - Verbesserung der Frühwarnung,
 - Technische Hilfsprogramme und Technologietransfer sowie
 - Ausbildungs- und Schulungsvorhaben für die erdteilbezogenen bzw. globalen Maßnahmenkataloge
- sind zudem so pauschal formuliert, daß sie für die praktische Umsetzung des Dekade-Ziels als wenig hilfreich erscheinen.

Beitrag der BRD

Im Hinblick hierauf wurden auf deutscher Seite schon frühzeitig Überlegungen angestellt, wie man einen möglichst substantiellen deutschen Beitrag leisten könnte, der eine wirksame Hilfe für die Entwicklungsländer darstellen und vielleicht auch vorbildhaft für andere Staaten sein würde. Zu diesem Zweck hat der deutsche Dekade-Beauftragte, Staatssekretär a. D. van Well, eine Reihe

von Experten, die mit der Materie unter verschiedenen Aspekten vertraut sind, im März 1989 zu einer Tagung nach Berlin eingeladen, um die groben Leitlinien abzustecken. Dazu waren auch Experten der UNDRO eingeladen und Fachleute der internationalen Arbeitsgruppe, die vom Generalsekretär der Vereinten Nationen mit der Erstellung eines Konkretisierungsberichts beauftragt worden war. Von deutscher Seite waren vertreten die Akademie für Wissenschaften zu Berlin, die Bundesanstalt für Gewässerkunde, der Bundesverband deutscher Geologen, das Institut für Geophysik der Ruhr-Universität Bochum, das Institut für geophysikalische Wissenschaften Berlin, das Institut für mathematische Geophysik der freien Universität Berlin, das Niedersächsische Landesamt für Bodenforschung, die Deutsche Gesellschaft für Erdbeben-Ingenieurwesen und Baudynamik Hannover, die Münchener Rückversicherungsgesellschaft, München, der Verband unabhängig beratender Ingenieur-Firmen, Bonn, die Deutsche Gesellschaft für die Vereinten Nationen, Berlin, der Deutsche Caritas-Verband, das Deutsche Rote Kreuz, das Diakonische Werk der EKD sowie das Nord-Süd-Forum, Bonn. Ferner waren anwesend der Vorsitzende des Unterausschusses für Menschenrechte und humanitäre Hilfe des Auswärtigen Ausschusses des Deutschen Bundestages, MdB Rudolf Bindig, das Bundesministerium des Innern, das Bundesministerium für Verkehr, das Bundesministerium für wirtschaftliche Zusammenarbeit und das federführende Auswärtige Amt.

Das Ergebnis der Tagung in Berlin läßt sich kurz dahin zusammenfassen, daß in der Bundesrepublik Deutschland in den Bereichen Wissenschaft, Wirtschaft und Verwaltung erhebliche Ressourcen vorhanden und erschließbar sein dürften, die für das Dekade-Ziel nutzbar gemacht werden könnten. Diese Ressourcen und Potentiale, die für einen Know-how-Transfer in Betracht kommen, gilt es nun zunächst einmal im nationalen Bereich, und zwar in Wirtschaft, Wissenschaft und Verwaltung, konkret zu erfassen. Dabei ist zu vermuten, daß die Bundesrepublik auch in bezug auf die Minderung solcher Naturkatastrophen helfen könnte, von denen sie selbst nicht betroffen ist. Das gilt z. B. für Erdbeben und Vulkanausbrüche. Die Erdbebenproblematik entwickelte sich sogar zu einem Gesprächsschwerpunkt der Berliner Tagung. Die Vertreter der Bauwirtschaft wiesen darauf hin, daß deutsche Unternehmen über erhebliche Auslandserfahrungen verfügten, und zwar gerade auch auf dem Gebiet der „relativ erdbebensicheren“ Bauweise. Die deutschen Bauunternehmer seien vertraut mit den ausländischen Normen von erdbebenbedrohten Staaten. Die darin enthaltenen Auflagen beruhten auf einer Abwägung zwischen Sicherheitsaspekt und Kosten. Man könne hier von deutscher Seite

erhebliche Optimierungsanregungen einbringen.

Ein weiterer Schwerpunkt bezog sich auf die Warnung der Bevölkerung. Uneingeschränkt verbesserungsfähig und -notwendig ist die Installation von Meßstationen in den Entwicklungsländern, die in der Lage sind, die Bevölkerung über bevorstehende Beben rechtzeitig zu warnen. Dies ist allerdings nur dann wirksam, wenn die notwendige Infrastruktur in personeller und materieller Hinsicht mitgeliefert wird. Hierzu sind dauerhafte und solide Partnerschaften zwischen Entwicklungsländern und Industrieländern unbedingt erforderlich. Das Bundesministerium für wirtschaftliche Zusammenarbeit wies in diesem Zusammenhang darauf hin, daß ausländische Entwicklungshilfe auf dem Gebiete der Früherkennung, der Vorhersage, der Vorbeugung und der Abwehr von Katastrophen in Entwicklungsländern nur dann greifen kann, wenn in den betroffenen Gebieten bestimmte Minimalstandards erfüllt sind. Ohne diese könne keine wirksame Katastrophenhilfestruktur aufgebaut werden. Im Verlaufe der Erörterungen wurde immer deutlicher, daß bei der Umsetzung des Dekade-Ziels in konkreten Maßnahmen die soziale Struktur in dem jeweiligen Entwicklungsland eine entscheidende Rolle spielt. Sie ist der „diskriminierende Faktor“, da in ihr oft keine Schutzmittel für die Bevölkerung vorgehalten werden.

Zum dritten wurde über Maßnahmen zur Schaffung Stabilisierung der Katastrophenschutzorganisation in den Entwicklungsländern diskutiert, und zwar über technische, handwerkliche, wissenschaftliche, organisatorische, infrastrukturelle und finanzielle Aspekte. Unter den Teilnehmern der Tagung bestand Übereinstimmung, daß die katastrophenschutzbezogenen Maßnahmen geordnet werden sollten durch

- Erfassung,
- Kategorisierung,
- Prioritätenfestlegung und
- Schwerpunktsetzung.

Konkretisierung notwendig

Die bisher auf deutscher Seite angestellten Überlegungen bedürfen jedoch noch weiterer Konkretisierung in bezug auf Maßnahmen, Verfahren, Finanzierung und Mitwirkung im nationalen Bereich, ferner hinsichtlich der Ermittlung der spezifischen Bedürfnisse der in Betracht kommenden Entwicklungsländer. An die VN sollte die Forderung gerichtet werden, konkretere Vorschläge zu erarbeiten bezüglich einer sinnvollen Koordination und Überwachung der Dekadenaktivitäten der Geber- und Empfängerländer, um Doppel- bzw. Parallelarbeit zu vermeiden. Außerdem müssen die laufend gewonnenen Ergebnisse so koordiniert werden, daß sie

alsbald jedem interessierten Land zur Verfügung stehen.

Im September 1989 wurde, der UN-Resolution 42/169 entsprechend, ein deutsches Nationales Komitee gebildet, in das Persönlichkeiten aus Politik, Wirtschaft, Wissenschaft und Verwaltung berufen worden sind, die aufgrund ihrer Beziehungen und Erfahrungen dazu beitragen sollen, den deutschen Beitrag ideell und inhaltlich zu unterstützen sowie finanzielle Förderungsmöglichkeiten zu erschließen. Der Forschungsbereich ist durch einen wissenschaftlichen Beirat vertreten. Die Geschäftsstelle hat das federführende Auswärtige Amt dem Deutschen Roten Kreuz übertragen.

Die Erarbeitung des deutschen Beitrages für die Dekade vollzieht sich in ihrer inhaltlichen Ausgestaltung auf zwei Ebenen. Zum einen wird die Konkretisierung auf der Ministerialebene durch regelmäßige Besprechungen, zu denen das Auswärtige Amt einlädt, von Vertretern der beteiligten Ressorts betrieben. Zum zweiten hat das Deutsche Rote Kreuz über seine Geschäftsstellenfunktion hinaus auch eine Arbeitsgruppe ins Leben gerufen, in der auch andere Hilfsorganisationen vertreten sind, um Anregungen zu sammeln, zu bewerten und zu Projektvorschlägen zu verdichten. Für die Zukunft wird es daher zunehmend wichtiger, die verschiedenen Initiativen, die in den unterschiedlichen Arbeitsgremien entstehen und verfolgt werden, auch national so zu koordinieren, daß sie in einen deutschen Gesamtbeitrag sinnvoll und nutzbringend eingearbeitet werden können.

Aufgrund seiner Erfahrungen auf dem Gebiete des Zivil- und Katastrophenschutzes hat der Bundesminister des Innern zunächst einmal eine Diskussionsunterlage erarbeitet, die dem Zweck dient, den deutschen Beitrag mit einer Grobstruktur zu versehen, um die gesonderte Diskussion jeweils zusammengehöriger Aktivitätenkomplexe zu ermöglichen. Vier katastrophenschutzrelevante Bereiche sind in dem Diskussionsvorschlag des BMI näher umrissen worden:

1. Katastrophenvorbeugung

a) auf nationaler Ebene

- Formulierung von Zielvorgaben in Zusammenarbeit mit den für den Katastrophenschutz zuständigen Ländern für bestimmte Aufgaben, zum Beispiel
- vorbeugende Gefahrenabwehrmaßnahmen im Bereich des Umweltschutzes,
 - Besiedlung und Bewirtschaftung von Grund und Boden,
 - Katastrophenvorbeugungssysteme als Bestandteil langfristiger Entwicklungsplanung,
 - bedrohungsspezifische Forschungspolitik,
 - Vorhalten von Verzeichnissen von Experten und wissenschaftlichen

Einrichtungen, die sich mit Katastrophenvorbeugung beschäftigen; Nutzbarmachung des Forschungspotentials;

b) auf internationaler Ebene

- Zusammenarbeit mit den Nachbarstaaten;
Einbindung der jährlich stattfindenden Tagungen mit den Vertragspartnern bilateraler Hilfeleistungsabkommen als Forum des Informations- und Meinungsaustausches über Vorhaben im Rahmen der UNO-Dekade und deren Umsetzung (u. U. als Gemeinschaftsprojekte);
- Kommission der Europäischen Gemeinschaften;
Intensivierung der Zusammenarbeit mit den EG-Mitgliedstaaten und der EG-Kommission im Bereich des Katastrophenschutzes auf der Grundlage der Entschlüsse des Rates und der im Rat vereinigten Vertreter der Regierungen der Mitgliedstaaten vom 25. Juni 1987 und vom 4. November 1988. Die auf der Grundlage dieser Entschlüsse initiierten Projekte (zum Beispiel Einsatz von Satelliten zur Erdbebenvorhersage) könnten auch im Rahmen der UNO-Dekade eingebracht werden;
- Europarat;
Beitritt der Bundesrepublik Deutschland zum offenen Teilabkommen vom 20. März 1987 mit dem Ziel der Verbesserung der internationalen Zusammenarbeit im Bereich des Katastrophenschutzes.

2. Frühwarnung

Informationsaustausch über Warnsysteme und Unterstützung der Entwicklungsländer beim Aufbau von spezifischen Warneinrichtungen; Einbringung der vom Zivilschutzministerrat der EG am 4. November 1988 beschlossenen Maßnahmen über den Einsatz moderner Informations- und Telekommunikationssysteme zur Vorhersage von drohenden Umweltveränderungen.

3. Kooperation beim Aufbau von Gefahrenabwehrstrukturen

- Entsendung von Experten in katastrophengebietbedrohte Gebiete,
- Eruiierung von vergleichbaren Erfahrungen in hochtechnologischen Ländern (USA, Japan, Australien) hinsichtlich der Entwicklungs- und Katastrophenhilfe,
- Intensivierung der Zusammenarbeit mit der UNDRO,
- Mitwirkung beim Aufbau von strukturellen, personellen und materiellen Mindeststandards in den katastrophengebietbedrohten Ländern.

4. Verbesserung der personellen Qualität bei der Katastrophenbekämpfung

- Erarbeitung von Ausbildungsprogrammen für Helfer, Fachleute und Manager des Katastrophenschutzes in Entwicklungsländern entsprechend dem Bericht des Generalsekretärs der VN,
- Verbesserung der Fähigkeit zur Analyse der spezifischen Bedrohungslagen sowie der materiellen und personellen Möglichkeiten der Katastrophenvorbeugung des jeweiligen Partnerstaates in der Dritten Welt,
- Ausbildung von Katastrophenschutzfachleuten an der Katastrophenschutzschule des Bundes und der Länder sowie an den Feuerweherschulen der Länder unter Vorschaltung von Sprachkursen, da die Lehrgänge nur in deutscher Sprache gehalten werden können,
- Durchführung von gemeinsamen Übungen.

Kompetente Ansprechpartner

Da es Naturkatastrophen vielfältigster Art gibt und da selbst ein und dieselbe Art von Naturkatastrophe je nach den gegebenen örtlichen Bedingungen ganz unterschiedliche Auswirkungen haben kann, ist es vor allem wichtig, daß in naturkatastrophenbedrohten Entwicklungsländern Ansprechpartner gefunden werden, mit denen regional konkrete und spezifische Bedürfnisanalysen erarbeitet werden können. Ob ein sinnvoller und nützlicher Transfer von Ressourcen und von Know-how stattfinden kann, hängt nämlich zu allererst auch von der Bereitschaft der Empfängerländer ab, grundsätzlich Hilfe anzunehmen, beziehungsweise Hilfe in einer bestimmten Form, einem bestimmten Umfang oder unter bestimmten Bedingungen zu akzeptieren. Ohne kooperationsbereite Bedarfsträger, regionalspezifische Bedürfnisanalysen und ohne Konsens über Art und Umfang der Hilfeleistungen kann die Dekadeinitiative der VN nicht umgesetzt werden. Die in der Entwicklungshilfepolitik der vergangenen Jahre häufig geübte Praxis, mit den Augen der Geberländer die Bedürfnisse der Entwicklungsländer zu betrachten und danach über die Art, den Umfang und die Bedingungen der Hilfeleistung zu entscheiden, führt letztlich nicht zum Erfolg. Am Anfang der Überlegungen muß also die Ermittlung von kooperationsbereiten Bedarfsträgern unter den katastrophenbedrohten Entwicklungsländern stehen und von kompetenten Ansprechpartnern in denselben, mit denen aufgrund von Bedürfnisanalysen, Inhalt und Verfahren der spezifischen Problemlösungen im Grundsätzlichen erörtert werden können.

Darauf aufbauend sind dann in einem nächsten Schritt, konkrete und spezifische Verfahren und Problemlösungsvorschläge von den Geberländern unter Beteiligung der Empfängerländer zu erarbeiten. Wenn darüber dann Konsens zwischen den Partnerstaaten herbeigeführt worden ist, müssen die Geberländer prüfen, ob und wie die Problembewältigung mit den national vorhandenen personellen und materiellen Ressourcen erreicht werden kann bzw. ob sich gegebenenfalls mehrere Geberländer zur Erreichung des angestrebten Zwecks zusammenschließen.

Wenn auf diese Weise eine Sachlösung oder Lösungsalternativen für ein bestimmtes Problem, das sich bei der Minderung von Naturkatastrophen stellt, gefunden worden sind, dann ist zu prüfen, wie ein solches Projekt finanzierbar ist und welche Finanzierungsmöglichkeiten sich anbieten, ggf. unter Inkaufnahme von Abstrichen bei der Sachlösung. Die Finanzierung einer allseits konsentierten Lösung dürfte in der Regel jedoch kein unüberwindliches Problem darstellen.

Wenn auch – wie dargelegt – die Vielfalt der Naturkatastrophen und die Unterschiedlichkeit der örtlichen Gegebenheiten immer wieder zu spezifischen Überlegungen für ein bestimmtes katastrophenbedrohtes Gebiet zwingen, werden sich bei dieser Vorgehensweise doch im Laufe der Zeit bestimmte Verfahrenstypen entwickeln, die dann die Durchführung vereinfachen werden.

Vorsichtiges Taktieren

Wichtig ist auch, daß man gerade in der Anfangsphase durch vorsichtiges Taktieren und Kooperieren in den Empfängerländern Vertrauen schafft, denn nur auf einer soliden Vertrauensbasis lassen sich die Dekadenziele erreichen. Dies gilt umso mehr dann, wenn das Empfängerland und das Geberland auf eine längere koloniale Vergangenheit – passiv und aktiv – zurückblicken können. Dieser Aspekt spielt heute bei der Nord-Süd-Problematik eine erhebliche Rolle und ist daher zugleich auch bei dem Dekade-Vorhaben der VN zu berücksichtigen, denn auch dieses ist – wie ausgeführt – in die Bewältigung des Nord-Süd-Konflikts eingebettet und erfordert damit ein hohes Maß an politischer, fachlicher und medialer Sensibilität.³⁾

Die Erörterungen mit den Nachbarländern der Bundesrepublik Deutschland, die bisher geführt worden sind, hatten ergeben, daß es nicht ganz einfach sein wird, die überall angestellten konzeptionellen Überlegungen zu einem institutionalisierten transparenten Verfahren des Transfers von Know-how sowie personellen und materiellen Leistungen fortzuentwickeln. Die Bereitschaft dazu ist zwar überall erkennbar. Die deutsche Seite hat bei den internationalen Kontakten jedoch

immer wieder darauf hingewiesen, daß es sich bei dem Dekade-Vorhaben der VN nicht darum handeln kann und darf, die in den Entwicklungsländern seit Jahrzehnten durchgeführten Projekte der Entwicklungshilfe lediglich quantitativ zu vermehren. Vielmehr geht es darum, unter Zugrundelegung des Gedankens der „Hilfe zur Selbsthilfe“ in einer gesamtheitlichen Betrachtungsweise die Vorhaben und die Zusammenarbeit bei der Konzipierung und der Umsetzung so zu gestalten, daß die Projekte unter Berücksichtigung der Möglichkeiten des jeweiligen Entwicklungslandes dauerhafte Wirkungen entfalten und von sich aus dann weitere Impulse erzeugen können. Dies muß auch den Entwicklungsländern deutlich gemacht werden. Diese neigen gelegentlich dazu, aus einem überpointierten Nationsstolz heraus Hilfe abzulehnen, oder sie haben eigene Vorstellungen von der Art der Hilfsmaßnahmen, die nicht selten nach den Erfahrungen der Geberländer von vornherein zum Scheitern verurteilt sind. Auf der anderen Seite gibt es aber auch Geberländer, die aus Mangel an Wissen über die spezifischen Verhältnisse eines Entwicklungslandes dessen Bedürfnisse nicht den lokalen Gegebenheiten entsprechend berücksichtigen, so daß dadurch dort Barrieren errichtet werden.

Entscheidend für das Gelingen des hochgesteckten Dekade-Ziels ist, daß vor allem aufgrund von bilateralen Partnerschaften zwischen Geber- und Empfängerländern solide Vertrauensgrundlagen geschaffen werden, die sowohl dauerhaft sind als auch genügend Tragfähigkeit besitzen, um sich selbst tragende und fortentwickelte Vorhaben in den Entwicklungsländern verwirklichen zu können. Dabei müssen – wie gesagt – beide Seiten in dem Bewußtsein handeln, daß sich diese Art der Zusammenarbeit letztlich für beide Partner – Geber- und Empfängerländer – auszahlt, weil sie für Erhaltung unserer Umwelt und damit für den Fortbestand des Lebens auf diesem Planeten unverzichtbar ist und weil dies der einzige Weg ist, dem sich anbahnenden Nord-Süd-Konflikt mit friedlichen Mitteln, wozu auch der Transfer von Bevölkerungsschutzleistungen gehört, die Grundlage zu entziehen.

³⁾ Andrews, Bevölkerungsschutzpolitik, s. o., aaO

Für die Gefahr sensibilisieren

Schulung für Gefahrgutfahrer wurde erweitert – Bestellung von Gefahrgutbeauftragten ab Oktober 1991

Gefährliche Güter werden heute in unserer technisch orientierten Gesellschaft vielfältig genutzt. Der weltweite Handel mit ihnen hat einen enormen Umfang erreicht und wächst ständig. In der Bundesrepublik Deutschland werden nach Mitteilung des Statistischen Bundesamtes jährlich rund 384 Millionen Tonnen Gefahrgüter befördert. Den größten Anteil hat hier der Güternahverkehr mit etwa 200 Millionen Tonnen (52,1 Prozent) Gefahrgut.

Die Sicherheit hat beim Transport gefährlicher Güter Vorrang. Vordringliches Ziel ist es, Unfälle zu verhindern. Um dies zu erreichen, wurden durch das Bundesverkehrsministerium umfangreiche Gefahrgutvorschriften erlassen, die im wesentlichen die Verpackung, Kennzeichnung und Verladung der Gefahrgüter, den Bau, die Ausrüstung und die Überprüfung der Fahrzeuge sowie die Ausbildung der Fahrzeugführer regeln. Solche Vorschriften bestehen für die Beförderung innerhalb der Bundesrepublik Deutschland und für grenzüberschreitende Transporte. Die Sicherheitsbestimmungen gibt es für die einzelnen Verkehrsträger: Eisenbahn, Straße, Binnenschifffahrt, Seeschifffahrt und Luftfahrt.

Verschärfte Gefahrgutvorschriften

Durch die Gefahrgutbeauftragten-Verordnung (GbV) und die Zweite Verordnung zur Änderung der Gefahrgutverordnung Straße (GGVS) vom 12. Dezember 1989 hat der Bundesverkehrsminister die Vorschriften über den Transport gefährlicher Güter weiter verschärft. Die neuen Verordnungen sollen zu mehr Sicherheit im Gefahrguttransport beitragen.

Die GbV regelt die Bestellung von Gefahrgutbeauftragten und die Schulung der beauftragten Personen in Unternehmen und Betrieben. So müssen vom 1. Oktober 1991 an Unternehmer oder Inhaber von Betrieben, die

- in einem Kalenderjahr mindestens 50 Tonnen netto gefährliche Güter im Sinne der Gefahrgutvorschriften für Schiene, Straße, Wasserstraße oder Luftfracht oder
- unabhängig von der Menge – bestimmte radioaktive Stoffe oder nicht nur gelegentlich besonders gefährliche Listengüter versenden, befördern, oder zur Beförderung verpacken oder übergeben, einen oder mehrere Gefahrgutbeauftragte schriftlich bestellen. Erfolgt keine namentliche Nennung eines speziell Verantwortlichen, gilt automatisch der Firmeninhaber als letztlich in Regreß zunehmender.

Der Gefahrgutbeauftragte hat die Einhaltung der Gefahrgutvorschriften durch die verantwortlichen Personen zu überwachen. Die Kenntnisse über die für seinen Bereich maßgebenden Vorschriften über gefährliche Güter müssen durch eine besondere Schulung erworben sein. Nach jeweils drei Jahren muß der Gefahrgutbeauftragte an einer Fortbildungsschulung teilnehmen.

Sicherheitsrisiko begrenzen

Mit der Zweiten Verordnung zur Änderung der Gefahrgutverordnung Straße soll u. a. das Sicherheitsrisiko bei Gefahrguttransporten auf der Straße begrenzt werden. So sind künftig besonders gefährliche Güter, aber auch bestimmte entzündbare flüssige Stoffe, wie z. B. Kraftstoffe, vorzugsweise, soweit möglich und zumutbar, auf der Schiene oder der Wasserstraße zu befördern. Ist ein Straßentransport unumgänglich, muß die Fahrt möglichst über Autobahnen führen. Sonst bedarf der Beförderer einer ausdrücklichen behördlichen Bestimmung über den Fahrweg.

Verpflichtung zur Schulung

Schon seit 1980 besteht die Pflicht für Tankwagenfahrer, die gefährliche Güter befördern, sich einer Gefahrgutfahrerschulung



Das Schulungsgebäude des Verkehrssicherheitszentrums in Bornheim. Genutzt wird eine stillgelegte Raststätte an der Autobahn Köln-Bonn.



Ein Fahrer demonstriert das Ausweichen vor einem Hindernis auf der Gleitfläche. Gezeigt werden soll, daß blockierende Bremsen keine Lenkkräfte übertragen.

zu unterziehen. Voraussetzung ist, daß ihr Tankfahrzeug oder ihre Beförderungseinheit von Tanks oder Tankcontainern mehr als 3000 Liter faßt. Die Verpflichtung zur Schulung beinhaltet die Teilnahme an einem Grundlehrgang sowie an Fortbildungslehrgängen, die bislang jeweils nach fünf Jahren, nun aber bereits nach jeweils drei Jahren besucht werden müssen.

Die Schulung erfolgt in einem von der Industrie- und Handelskammer anerkannten Lehrgang über

- die für die Beförderung gefährlicher Güter maßgebenden allgemeinen Vorschriften,
- die wesentlichsten Arten der Gefahren,
- die für die verschiedenen Arten der Gefahren geeigneten Verhütungs- und Sicherheitsmaßnahmen,
- das Verhalten nach einem Unfall (Erste Hilfe, Sicherheit des Verkehrs, Grundkenntnisse über den Einsatz von Schutzausrüstungen und anderen Maßnahmen),
- die Bezeichnung und Gefahrenkennzeichnung,
- die besonderen Pflichten des Fahrzeugführers bei Gefahrguttransporten,
- den Zweck und die Funktionsweise der technischen Ausrüstung der Fahrzeuge,
- das Fahrverhalten von Fahrzeugen mit Tanks einschließlich Bewegungen der Ladung.

Ziel ist es, die Gefahrgutfahrer mit den besonderen Anforderungen bei Gefahrguttransporten vertraut zu machen und ihnen die hierfür erforderlichen theoretischen Kenntnisse zu vermitteln. Die Lehrgänge bestehen aus dem Grundkurs und aus Aufbaukursen, die es dem Fahrer nach Art eines Baukastensystems ermöglichen, die den ver-

schiedenen Gefahrgutklassen entsprechenden Qualifikationen zu erwerben.

Stufenweise Erweiterung

Die Industrie- und Handelskammern in der Bundesrepublik Deutschland haben bis heute mehr als 150 000 Tankwagenfahrern Bescheinigungen über die erfolgreiche Teilnahme an Grund- und Fortbildungslehrgängen erteilt.

Durch die Verkürzung der Fortbildungintervalle von fünf auf drei Jahre und durch die

Neuregelung vom 12. Dezember 1989, wonach die Schulungsverpflichtung über die Tankwagenfahrer hinaus auch auf die Fahrer von Stück- und Schüttgütern ausgedehnt wird, erweitert sich die Gefahrgutfahrerschulung erheblich. Die Ausbildung läuft stufenweise an, und zwar auf der Basis des zulässigen Gesamtgewichts der Fahrzeuge. Die Führer von Fahrzeugen mit einem zulässigen Gesamtgewicht von 38 Tonnen und mehr werden ab 1. Juli 1991, mit mehr als 7,5 Tonnen ab 1. Januar 1993 und mit mehr als 3,5 Tonnen ab 1. Januar 1995 in die Gefahrgutfahrerschulung einbezogen.

Besonderes Sicherheitsseminar

Unabhängig von der gesetzlich vorgeschriebenen Gefahrgutfahrerschulung, die u. a. auch die TÜV-Akademie Rheinland an allen ihrer elf Stützpunkte durchführt, bietet das Verkehrssicherheitszentrum der Akademie in Bornheim bei Bonn Tankwagenfahrern ein besonderes Sicherheitsseminar an. „Bei den obligatorischen fünftägigen Grund- und dreitägigen Fortbildungslehrgängen zeigte sich, daß der rein theoretische Unterricht nicht ausreicht. Um die Akzeptanz bei den Lehrgangsteilnehmern zu erhöhen, muß eine fahrpraktische Schulung hinzu kommen“, sagt der Leiter des Zentrums, Dipl.-Ing. Wolfgang Klein. „Die Fahrer müssen in der Praxis ‚erleben‘, was in der Theorie gelehrt wird. Erst dann wird der Unterrichtsstoff verarbeitet und bleibt in Gefahrensituationen abrufbar.“

Aus diesem Grund wurde neben den schon seit Jahren vom Verkehrssicherheitszentrum durchgeführten praktischen Semi-



Die dem Kurveninnenradius zugewandten Räder des Aufliegers heben ab. Eine eindrucksvolle Demonstration während einer Gefahrgutfahrerschulung.

naren, wie das Sicherheitsprogramm für Lkw-Fahrer sowie das Sicherheitstraining für Pkw-Fahrer und Fahrer von Einsatz-/Rettungsfahrzeugen und ein Gefahrentraining für Cheffahrer, ein weiteres Seminar hinzugefügt: das Sicherheitsprogramm für Tankwagenfahrer.

Folgende Inhalte werden in Gruppengesprächen, Demonstrationen und praktischen Übungen erarbeitet:

- technische und physikalische Komponenten der Fahrdynamik unter besonderer Berücksichtigung flüssiger Ladungen,
- Haftreibung und Haftreibungskoeffizient,
- Kräfte am Fahrzeug und ihre Übertragung auf die Fahrbahn, überlagernde Resonanzen,
- Zusammenhänge zwischen Geschwindigkeit, Gewicht, Kurvenradius und Fliehkraft,
- Lenkverhalten und Schräglaufwinkel,
- dynamische Achslastverlagerung und deren Auswirkung auf die Verzögerungswerte,
- Ladung: Möglichkeiten der abrupten Fahrtrichtungsänderung,
- Bremsübungen: Brems- und Ausweichtechniken bei einem plötzlich auftretenden Hindernis,
- Verkehrssicherheitslehre,
- Umweltkunde,
- Partnerkunde.

Die Teilnahme an dieser fahrpraktischen Schulung ist freiwillig. Dem Gesetzgeber genügt zur Erlangung des GGVS-Scheins die theoretische Ausbildung im Grundlehrgang und in der Weiterbildung; ein praktischer Teil ist nicht gefordert.

Grenzbereich aufzeigen

Jeder Lehrgangsteilnehmer bringt zu dem eintägigen Seminar in Bornheim sein Fahrzeug (Solofahrzeug bzw. Zugmaschine) mit. „Wir sehen nur einen Sinn in dem Programm, wenn der Tankwagenfahrer auf seinem eigenen Fahrzeug geschult wird. Es nutzt nichts, wenn die Teilnehmer erst stundenlang in ein Fremdfahrzeug eingewiesen werden müssen, das dann im Alltag nicht zur Verfügung steht“, sagt Wolfgang Klein.

Zu Demonstrationszwecken hat das Verkehrssicherheitszentrum ein Lkw-Fahrerstell zu einem Tankwagen umgerüstet, mit einem transparenten Tankaufbau ohne Schlingerbleche und höhergelegten Schwerpunkt. Anschaulich kann mit dem Fahrzeug demonstriert und selbst „erfahren“ werden, wie sich flüssige Ladung bei unterschiedlichen Fahrsituationen verhält, und welche großen Kräfte dabei auf die Fahrdynamik einwirken. Jeder Lehrgangsteilnehmer absolviert im Laufe des Seminars mindestens eine komplette Übung mit dem Tankwagen.

Die Schulung teilt sich auf in halb Theorie, halb Fahrpraxis, und zwar alternierend. „Es sind gestandene Kraftfahrer, die hier zu uns kommen. Ihnen können wir keine langen theoretischen Blöcke anbieten, sie sind es nicht mehr gewohnt, auf der Schulbank zu sitzen. Man muß die Fahrer aktiv beteiligen. Wenn nach einer halben Stunde Unterricht die Praxis folgt, entsteht keine Langeweile, alle sind engagiert dabei“, berichtet Wolfgang Klein. „Wir können auf unserer Übungsstrecke den engen, sicherheitstechnischen Grenzbereich unter fachkundiger Anleitung aufzeigen. Wir wissen, daß die Seminarteilnehmer meist Routiniers mit langjähriger Fahrpraxis sind. Wenn es uns aber dennoch gelingt, den Fahrern im Laufe des Tages etwas an Wissen hinzuzufügen, haben wir schon viel erreicht.“

Seit Beginn des Sicherheitsprogramms für Tankwagenfahrer Ende 1988 haben rund 800 Berufskraftfahrer die Schulung in Bornheim durchlaufen. Neben den Standardterminen (meist samstags) führt das Verkehrssicherheitszentrum zusätzlich interne Firmenkurse für Expeditionen durch, die gut angenommen werden.

Spezialprogramm seit Mitte 1989

Auf reges Interesse bei den Güterkraftverkehrsunternehmen ist eine seit Mitte 1989 angebotene Weiterbildungsmaßnahme gestoßen. Der Deutsche Verkehrssicherheitsrat, die Technischen Überwachungsvereine und der Deutsche Kraftfahrzeug-Überwachungsverein bieten als weitere Konsequenz aus dem Herborn-Unglück ein besonderes Sicherheitsprogramm für die Fahrer von

Tanksattelfahrzeugen an, in dessen Rahmen erstmals Gefahrensituationen „erfahren“ werden können, die zu den Hauptunfallursachen in kritischen Situationen gehören. Das unmittelbare Erkennen und Erleben der sicherheitstechnischen Grenzen soll den Tankwagenfahrer zu einer Überprüfung und gegebenenfalls Änderung seines Fahrverhaltens veranlassen. Das für diese Schulung speziell entwickelte, mit 20 000 Litern Wasser gefüllte Tankfahrzeug bietet vielfältige Möglichkeiten, Gefahrensituationen zu simulieren. So hat es z. B. seitliche Stützräder, die bei extremer Kurvenfahrt aufschlagen. Ein akustisches Signal zeigt dem Fahrer dann an, daß die dem Kurveninnenradius zugewandten Räder des Aufliegers in der Luft hängen, die Kippkante erreicht ist und er im Normalfall keine Chance gehabt hätte, einem Unfall zu entgehen. Weitere Stichworte des Lehrprogramms sind: Fahrstreifenwechsel, Ausweichreaktionen mit unterschiedlichen Ladezuständen, Bremsen im Gefälle, weiches Bankett, plötzlicher Nebel etc.

Erfahrungen sammeln

Etwa sechs Lehrgänge finden jährlich auf einem Gelände in Grafschaft bei Meckenheim statt. Auch diese fahrpraktische Schulung hat zum Ziel, die Tankwagenfahrer für die vielfältigen Gefahren zu sensibilisieren. Das Programm gibt die Möglichkeit, risikolose Erfahrungen zu sammeln. In der Praxis treffen diese Situationen überraschend schnell ein. Schon einmal mit solchen Problemen konfrontiert worden zu sein, hilft dem Fahrer wesentlich, die Situation bewußt zu entschärfen, ein möglicherweise verheerendes Unglück zu verhindern. - güse -



Dipl.-Ing. Wolfgang Klein, Leiter des Verkehrssicherheitszentrum (links), im Gespräch mit Jürgen Bente, hauptamtlicher Moderator für Verkehrssicherheit. Fotos: Sers (3), Giesen (1)

Erstmals Ausbildung zum Rettungsassistenten

780 Stunden Schulausbildung nach dem Rettungsassistentengesetz

In der Lehranstalt für Rettungsdienst des DRK-Landesverbandes Rheinland-Pfalz wird ab Anfang April dieses Jahres erstmals ein Rettungsassistentenlehrgang nach dem Rettungsassistentengesetz (RettAssG) vom 1. 9. 1989 angeboten. Lehrinhalte der nach mehrjährigem Kampf nun gesetzlich geregelten Ausbildung für Rettungsassistenten sind: allgemeine medizinische Grundlagen, allgemeine Notfallmedizin, spezielle Notfallmedizin, Organisation und Einsatztaktik, Berufs-, Gesetzes- und Staatsbürgerkunde sowie Einführung in die theoretische und praktische Ausbildung im Krankenhaus.

Das Erscheinungsbild und die Aufgaben des notfallmedizinischen Rettungsdienstes in der Bundesrepublik Deutschland haben sich in den letzten Jahren stark verändert. Der Rettungsdienst ist mehr denn je zum „verlängerten Arm“ der Klinik geworden. Präklinische (außer/vorklinische) Notfallvorsorge durch den Rettungsdienst bedeutet, daß neben der klassischen Ersten Hilfe am Notfallort bereits die intensivmedizinische Akutversorgung mit gerätemedizinischer und medikamentöser Therapie durch das Rettungsdienstpersonal, das heißt die Notärzte und Rettungsassistenten, einsetzt.

Die sprunghafte Entwicklung der Notfallmedizin hat die Rettungsmittel des Rettungsdienstes zu mobilen Intensivstationen gemacht. Der Einsatz auf Rettungswagen, Notarztwagen oder Rettungshubschraubern verlangt vom Personal ein hohes Maß an Verantwortungsbewußtsein, fachliches Können, Leistungsbereitschaft und engagierte Teamarbeit.

Der Rettungsassistent und die Rettungsassistentin leisten bei medizinischen Notfällen aller Art qualifizierte Hilfe. Sie wenden neben der bekannten Ersten Hilfe erweiterte notfallmedizinische Sofortmaßnahmen zur Lebensrettung und zur Wiederherstellung und Stabilisierung der lebenswichtigen Funktionen an. Rettungsassistenten arbeiten sowohl eigenverantwortlich und selbständig, wenn kein Arzt zur Stelle ist, als auch auf Anweisung und als Helfer des Notarztes.

Im Rahmen ihrer Kompetenzen sowie auf ärztliche Weisung führen Rettungsassistenten diagnostische und therapeutische Maßnahmen vor und während des Transportes in Kliniken, Krankenhäuser, Arztpraxen und Pflegeheime durch. Neben dem Einsatz im mobilen Rettungsdienst sind Rettungsassistenten als Disponenten in den Rettungsleitstellen tätig. In den Katastrophen- und Zivilschutz sind Rettungsassistenten bei den Hilfsorganisationen integriert.

Allgemeine Tätigkeitsmerkmale

Die Tätigkeiten des Rettungsassistenten lassen sich zunächst in drei große Bereiche aufteilen:

- die Tätigkeiten im Dienst auf der Rettungswache vor Einsatzbeginn,
- die Tätigkeiten im Dienst während des Einsatzes,
- die Tätigkeiten nach Einsatzende.

Die folgende Übersicht soll einen schematischen Überblick über die Tätigkeitsfelder in den drei Bereichen geben. Ausgenommen hiervon sind die spezialisierten Aufgaben und

Tätigkeiten im Leitstellendienst sowie in bestimmten Fach- und Führungsdiensten im Rettungsdienst.

1. Tätigkeiten im Dienst auf der Rettungswache vor Einsatzbeginn:

- Überprüfen und Herstellen der vollen Einsatzfähigkeit der Rettungsmittel (Krankentransportwagen, Rettungswagen, Notarztwagen, Notarzteinsatzfahrzeuge etc.);
- Überprüfung und Instandhaltung medizinischer Geräte und Instrumente nach den geltenden Vorschriften;
- Überprüfung und Korrektur der Bestände an Medikamenten;
- Einweisung des mitfahrenden Rettungsdienstpersonals auf das Rettungsmittel (zum Beispiel Zivildienstleistende, ehrenamtliche Helfer, Rettungsassistentenschüler, Praktikanten);
- Besuch von innerbetrieblichen Fortbildungsveranstaltungen (auf freiwilliger Basis sowie auf dienstliche Anweisung).

2. Tätigkeiten im Dienst während des Einsatzes:

- sichere und schnelle Fahrt zur Einsatzstelle unter der Nutzung von Sonderrechten im Straßenverkehr;



Mobile Intensivstation – intensivmedizinische Akutversorgung am Unfallort.

- schnelle Lagesondierung am Notfallort und gegebenenfalls korrekter Lagebericht an die Rettungsleitstelle zwecks Nachalarmierung weiterer Einsatzkräfte;
- Übernahme der Einsatzleiterfunktion bei größeren Schadensereignissen (Großunfall) bis zum Eintreffen der regulären Einsatzleitung;
- selbständige notfallmedizinische beziehungsweise sanitätsdienstliche Maßnahmen des Rettungsassistenten ohne Arzt: Lagerung, Freimachen und Freihalten der Atemwege, Beatmung und Herzdruckmassage;
- assistierende Tätigkeiten des Rettungsassistenten in Zusammenarbeit mit Ärzten: Lagerung, Freimachen und Freihalten der Atemwege (endotracheale Intubation), Beatmung, Blutstillung, Schockbehandlung (Infusionstherapie), Wiederbelebung (mit Einsatz der Defibrillation), medikamentöse Therapie (Aufziehen von Injektionen und gegebenenfalls Injektion auf Anweisung des Arztes), chirurgische Notgriffe (Vorbereitung des Instrumentariums und Assistenz bei der Durchführung);
- nach Herstellung der Transportfähigkeit schonender und zügiger Transport unter sachgerechter Voranmeldung in die aufnehmende Klinik;
- fachgerechte Übergabe in der Klinik.

3. Tätigkeiten nach Einsatzende:

- Wiederherstellung der vollen Einsatzfähigkeit von Rettungsmittel und Personal;
- Säuberung und Desinfektion des Rettungsmittels unter Einhaltung der Hygienevorschriften für Personal und Material;
- Abfassen von Notfallprotokollen (teils während des Transportes), Einsatzberichten, Transportscheinen usw.;
- Einsatznachbesprechung mit Ärzten, Kollegen, Einsatzleitung, Feuerwehr, Polizei (sofern notwendig und möglich).

Im Rahmen seines Einsatzes im Rettungsdienst werden vom Rettungsassistenten auch Grundmaßnahmen der technischen Rettung (Bergen) gefordert. Rettungsassistenten müssen mit einfachen technischen Rettungsgeräten und Hilfsmitteln umgehen können. Ebenso sind Kenntnisse über den Grad einer eventuellen Selbstgefährdung bei Einsätzen und das sich daraus ergebende taktische Verhalten notwendig. Die Arbeit im Rettungsdienst heißt für den Rettungsassistenten fast immer Teamarbeit. Der Rettungsassistent arbeitet daher eng mit Ärzten, Pflegepersonal sowie seinen Kollegen im Rettungsdienst (Rettungssanitätern, Rettungshelfern) zusammen. Enge Arbeitskontakte bestehen auch zur Feuerwehr, zur Polizei und zu den Hilfsorganisationen.

Im Dienst wird der Rettungsassistent mit Notfällen aller Art und aller Schweregrade konfrontiert. Der Umgang mit Patienten und Angehörigen in Notfallsituationen erfordert



Rettungsassistenten leisten qualifizierte Hilfe im Rahmen ihres Einsatzes im Rettungsdienst.

neben der fachlichen Qualifikation auch ein hohes Maß an psychologischem Geschick und Einfühlungsvermögen. Der Rettungsdienst stellt häufig für den Patienten das Bindeglied zur Klinik dar. Der Rettungsassistent wird daher oftmals mit persönlichen Problemen und Ängsten der Patienten vertraut. Die Qualifikation einer fachgerechten notfallmedizinischen und psychologischen Betreuung von (Notfall-)Patienten erfordert vom Rettungsassistenten neben der hohen Verantwortungsbereitschaft entsprechende charakterliche Eignung. Dies ist auch bezüglich der eigenen „Verarbeitung“ des Rettungsdienstalltages zu bedenken.

Ausübungs- und Aufstiegsformen

Der Rettungsassistent übt einen Beruf im Gesundheitswesen aus, ist aber fast ausschließlich im eingegrenzten Bereich der Notfallrettung und des Transportes tätig. Sein Einsatz findet überwiegend im Fahrdienst auf Krankentransportwagen (KTW), Rettungswagen (RTW), Notarztwagen (NAW), Notarzteinsatzfahrzeugen (NEF), Rettungshubschraubern (RTH) und anderen Rettungsmitteln im Schichtdienst statt. Durch Zusatzlehrgänge können qualifizierte Rettungsassistenten außer im Fahrdienst in folgenden Bereichen des Rettungsdienstes Verwendung finden:

- als Disponenten auf Rettungsleitstellen (Leitstellenlehrgang, eventuell EDV-Organisation);
- als Ausbilder an Schulen oder an großen Lehrrettungswachen (Lehrberechtigung, Ausbildungsbefähigung);

- als staatlich geprüfter Desinfektor (Desinfektorenlehrgang mit staatlicher Prüfung).

Eingesetzt wird der Rettungsassistent im wesentlichen immer an Dienststandorten der Hilfsorganisationen oder kommunaler Rettungsdienststräger (Stadt/Landkreis). Durch Zusatzlehrgänge (zum Beispiel Leitstelle, Desinfektion und Hygiene, ABC-Schutz, Gefahrgut, Führung und Organisation) können Qualifikationen erworben werden, die im Laufe der Dienstzeit zur Übernahme größerer beruflicher Verantwortung und zur höheren Vergütungseingruppierung oder Funktionszulagen führen. Möglichkeit des innerbetrieblichen beruflichen Aufstieges können sein:

- Leitstellendisponent
- Schichtführer
- Wachleiter (Rettungswache)
- technischer Leiter beziehungsweise Rettungsdienst- oder Krankentransportleiter (des gesamten Betriebes).

Katalog der Ausübungs- und Aufstiegsformen

Rettungsassistent: Rettungsdienst einschließlich Krankentransport

Rettungsassistent mit Zusatzqualifikation (Fachlehrgänge): Rettungsdienst, Leitstelle, Ausbildungsstätten, Lehrrettungswachen, Schulen

Rettungsassistent mit Führungsfunktionen: Leitstellendisponent, Ausbildungsleiter, Schichtführer, Wachleiter, Technischer Leiter, Krankentransport-/Rettungsdienstleiter, (Rettungsdienst einschließlich Krankentransport), Leitstelle, Schulen, Rettungswachen, Gesamtdienststellen (Geschäftsführung)

Aus- und Weiterbildung

Nach dem Rettungsassistentengesetz vom 1. 9. 1989 müssen die Bewerber um einen Lehrgangplatz den Hauptschulabschluß, eine gleichwertige Schulbildung oder eine abgeschlossene Berufsausbildung nachweisen.

Weitere Voraussetzungen:

- Mindestalter bei Ausbildungsbeginn 18 Jahre
- gesundheitliche, körperliche und seelische Eignung zur Ausübung des Berufes (ärztliches Gesundheitszeugnis)
- Führerschein der Klasse III

Zusätzliche Berufsanforderungen:

- charakterliche Eignung
- Offenheit für menschliche Probleme
- psychologisches Geschick im Umgang mit Menschen in Extremsituationen
- physische und psychische Belastbarkeit

- Bereitschaft zur Teamarbeit
 - Bereitschaft zur Übernahme von Verantwortung in hohem Maße (Verantwortung für das Leben anderer Menschen)
 - Verschwiegenheit
 - Zuverlässigkeit
 - Ehrlichkeit
 - technisches Verständnis
 - Organisationstalent
- Sonstige Voraussetzungen:**
- Bereitschaft zur Fort- und Weiterbildung
 - Entscheidungsfreudigkeit
 - rasche Auffassungsgabe
 - selbständiges Denken

Ausbildungsdauer

Die Ausbildung zum Rettungsassistenten/ zur Rettungsassistentin beträgt zwei Jahre. Das Rettungsassistentengesetz ermöglicht eine Ausbildungsverkürzung für Kranken-

schwwestern, Krankenpfleger, Kinderkrankenschwestern und Kinderkrankenschwester mit einer Erlaubnis nach Paragraph 1 Absatz 1 Nr. 1 und 2 des Krankenpflegegesetzes vom 4. Juni 1985, wonach ein 300stündiger Ergänzungslehrgang mit Prüfung zu absolvieren ist. Eine Verkürzung um 600 Stunden des theoretischen Lehrgangsteils ist auf Antrag auch für Sanitätsunteroffiziere der Bundeswehr sowie für Sanitätsbeamte mit Fachprüfung im Bundesgrenzschutz und Inhaber der Fachprüfung für die Verwendung im Sanitätsdienst der Polizei eines Bundeslandes möglich.

Ausbildungsinhalt

Gemäß der Definition des Ausbildungszieles nach dem Rettungsassistentengesetz soll „die Ausbildung entsprechend der Aufgabenstellung des Berufes als Helfer des Arztes insbesondere dazu befähigen, am Notfallort bis zur Übernahme der Behandlung durch den Arzt lebensrettende Maßnahmen bei Notfallpatienten durchzuführen, die lebenswichtigen Körperfunktionen während des Transportes zum Krankenhaus zu beobachten und aufrechtzuerhalten sowie kranke, verletzte und sonstige hilfsbedürftige Personen, auch soweit sie nicht Notfallpatienten sind, unter fachgerechter Betreuung zu befördern“ (Paragraph 3 RettAssG).

Die Ausbildung teilt sich in zwei große Abschnitte auf. Im ersten Ausbildungsjahr muß ein 780 Stunden umfassender theoretischer und praktischer Unterricht an einer Schule sowie ein 14wöchiges Krankenhauspraktikum (420 Stunden) absolviert werden. Innerhalb der ersten sechs Monate ist ein dreiwöchiges Rettungswachenpraktikum zur Orientierung durch die Schule zu gewährleisten. Im zweiten Ausbildungsjahr erfolgt die praxisorientierte Ausbildung an einer Lehrrettungswache. Der Rettungsassistentenschüler wird mit allen relevanten Rettungsmitteln vertraut gemacht und kommt auf ihnen zum Einsatz.

Während des ersten Ausbildungsjahres kommen auf den Rettungsassistentenschüler vielfältige und umfangreiche Ausbildungsinhalte zu. Die Ausbildungsverordnung sieht im Laufe des theoretischen und praktischen Unterrichts in der Schule folgende Lehrinhalte vor:

1. *Allgemeine medizinische Grundlagen (200 Stunden)*
 - 1.1. Anatomie und Physiologie
 - 1.1.1. Atmungssystem
 - 1.1.2. Kreislaufsystem
 - 1.1.3. Blut und Lymphe
 - 1.1.4. Stütz- und Bewegungsapparat
 - 1.1.5. Verdauungsorgane, Harnorgane, Geschlechtsorgane
 - 1.1.6. Haut- und Hautanhangsorgane, Sinnesorgane
 - 1.1.7. Nervensystem



Rettungsassistenten sind fast ausschließlich im eingegrenzten Bereich der Notfallrettung und des Krankentransportes tätig. (Foto: Hamburg)



Motorrad-Rettungsassistent im Stau-einsatz – physische und psychische Belastbarkeit sind wichtige Berufsanforderungen.

1.1.8	Regulationssystem				
1.2	Naturwissenschaftliche Grundlagen	2.2.5	Gleichgewicht	4.4.1	Gefahrenstellen, Gefährdung, Selbstschutz
1.2.1	Fachphysik	2.3	Schock	4.4.2	Gefahrgutunfälle
1.2.2	Fachchemie	2.4	pflegerische Betreuung von Verletzten und Kranken	4.4.3	Retten unter erschwerten Bedingungen
1.2.3	Fachbiologie	3.	Betreuung Sterbender	4.5	Vielzahl von Verletzten und Kranken
1.3	Krankheitslehre	3.1	<i>Spezielle Notfallmedizin (170 Stunden)</i>	4.5.1	Ursachen
1.3.1	Allgemeine Krankheitslehre	3.2	Internistische Notfälle einschl. Intoxikationen	4.5.2	Alarmierung
1.3.2	Innere Medizin	3.3	traumatologische Notfälle	4.5.3	Ablauf des rettungsdienstlichen Notfalleinsatzes
1.3.3	Chirurgie, Orthopädie, Urologie	3.4	Strahlennotfälle	4.5.4	Einbindung des Rettungsdienstes in den Katastrophenschutz
1.3.4	Schwangerschaftsstörungen und Geburtshilfe	3.5	neurologische Notfälle	5.	<i>Berufs-, Gesetzes- und Staatsbürgerkunde (60 Stunden)</i>
1.3.5	Kinderheilkunde	3.6	pädiatrische Notfälle	5.1	Berufskunde einschließlich Ethik
1.3.6	Augenkrankheiten	3.7	gynäkologisch-geburtshilfliche Notfälle	5.2	Das Gesundheitswesen in der Bundesrepublik Deutschland
1.3.7	Anaesthesie	3.8	psychiatrische Notfälle	5.3	Aktuelle Berufsfragen
1.3.8	Psychiatrie, Neurologie	3.9	sonstige Notfälle	5.4	Rettungsassistentengesetz; gesetzliche Regelungen für die sonstigen Berufe des Gesundheitswesens
1.4	Arzneimittel	4.	<i>Organisation und Einsatztaktik (240 Stunden)</i>	5.5	Arbeits- und berufsrechtliche Regelungen, soweit sie für die Berufsausübung wichtig sind
1.4.1	Arzneiformen und ihre Verabreichung	4.1	Rettungsdienst-Organisation	5.6	Unfallverhütung, Mutterschutz, Arbeitsschutz
1.4.2	Gesetzliche Vorschriften über den Verkehr mit Arzneimitteln	4.1.1	Rettungsmittel/Rettungssysteme	5.7	Medizingeräteverordnung
1.4.3	Wirkung, Abbau	4.1.2	Ablauf von Notfalleinsätzen und Krankentransporten	5.8	Straßenverkehrsrecht, insbesondere Sonderrechte im Straßenverkehr
1.4.4	Notfallspezifische Arzneimittel		Leitstelle	5.9	Strafrechtliche und bürgerlich-rechtliche Vorschriften, die bei der Berufsausübung von Bedeutung sind; Rechtsstellung von Patienten und Sorgeberechtigten
1.5	Hygiene		Übergabe von Nichtnotfallpatienten		
1.5.1	Allgemeine und persönliche Hygiene		Transport von Notfallpatienten		
1.5.2	Schutzimpfungen		Transport von besonderen Fällen		
1.5.3	Desinfektion		Zusammenarbeit mit Dritten		
2.	<i>Allgemeine Notfallmedizin (200 Stunden)</i>		Kommunikationsmittel		
2.1	Beurteilung von Verletzten und Kranken	4.2	Sprechfunk		
2.2	Störungen vitaler Funktionen	4.3	Führungsaufgaben im Rettungsdienst		
2.2.1	Bewußtsein	4.3.1	Führungsstile		
2.2.2	Atmung	4.3.2	Führungsvorgang		
2.2.3	Herz-Kreislauf	4.3.3	Führungsverhalten		
2.2.4	Wasser-, Elektrolythaushalt, insbesondere Säure-/Basen-	4.4	Gefahren an der Einsatzstelle		

- 5.10 Einführung in das Krankenhausrecht
- 5.11 Die Grundlagen der staatlichen Ordnung in der Bundesrepublik Deutschland

6. *Einführung in die theoretische und praktische Ausbildung im Krankenhaus (10 Stunden)*

Stundenzahl insgesamt: 780 Stunden

Das Krankenhauspraktikum von 14 Wochen ist unterteilt in den Dienst auf einer allgemeinen Pflegestation (60 Stunden), im Notaufnahmehereich (60 Stunden), im Operationsbereich/Anaesthesie (180 Stunden) sowie auf einer Intensiv-, Wachstation (120 Stunden). Insgesamt müssen während des Krankenhauspraktikums 420 Stunden abgeleistet werden.

Im zweiten Ausbildungsjahr vertieft der Rettungsassistentenschüler seine gewonnenen theoretischen Kenntnisse im praktischen Einsatz auf einer Lehrrettungswache, die an ein Notarztssystem angebunden sein muß. Während des Rettungswachenpraktikums wird der Rettungsassistentenschüler unter Anleitung von Notärzten und den ausgebildeten Rettungsassistenten mit der Praxis notfallmedizinischer Sofortmaßnahmen vertraut gemacht.

Nachweise und Prüfungen

Die staatliche Prüfung findet am Ende des ersten Lehrgangsjahres statt. Sie umfaßt einen schriftlichen, einen mündlichen und einen praktischen Teil und wird an der Schu-

le, an welcher der Lehrgang absolviert wurde, abgelegt.

Am Ende der Gesamtbildung findet ein Abschlußgespräch mit dem ausbildenden Arzt sowie dem lehrgangleitenden Rettungsassistenten statt, bei dem der Rettungsassistentenschüler den Nachweis über ein erfolgreich abgeleistetes praktisches Ausbildungsjahr zu führen hat. Das Abschlußgespräch umfaßt in der Regel auch praktische Demonstrationen. Während der Ausbildung wird der Kenntnisstand der Schüler durch Lernzielkontrollen von den Schulen überprüft.

Entwicklung des Berufes

Die Bemühungen um die Schaffung eines gesetzlich geregelten Berufsbildes für das nichtärztliche Rettungspersonal gehen bis in die 60er Jahre zurück. Der Fortschritt in der Notfallmedizin und die sich durchsetzende Erkenntnis, daß Notfallpatienten so früh wie möglich, das heißt noch am Notfallort einer qualifizierten notfallmedizinischen Behandlung und Betreuung bedürfen, haben die Notwendigkeit nach einer Höherqualifizierung des Sanitäts- beziehungsweise Rettungsdienstpersonals deutlich gemacht. Im Jahre 1973 lag zum erstenmal ein Gesetzentwurf über den Beruf des Rettungsassistenten (RettSan) in der Bundesrepublik Deutschland vor, der jedoch unter anderem aus Kostengründen nicht realisiert wurde.

1977 einigte man sich im Bund-Länder-Ausschuß Rettungswesen auf eine einheitliche Ausbildung zum Rettungsassistenten, die 520 Ausbildungsstunden inklusive Prüfung

enthielt, als Beruf jedoch nicht anerkannt war. Allerdings galt die 520-Stunden-Ausbildung zum Rettungsassistenten als wichtiger Schritt hin zur Erhöhung der Qualifikation des Rettungsdienstpersonals unter den Anforderungen einer zeitgemäßen präklinischen Notfallmedizin.

Seit dem 1. September 1989 ist das Rettungsassistentengesetz in Kraft und damit Grundlage einer berufsbildenden Fachausbildung im Gesundheitswesen geschaffen worden.

Berufsaussichten

Zur Zeit arbeiten in der Bundesrepublik Deutschland etwa 15 000 hauptamtliche Rettungsassistenten beziehungsweise Rettungsassistenten bei den Hilfsorganisationen im Rettungsdienst. Einen großen Anteil stellen aber nach wie vor ehrenamtliche und nebenamtliche Einsatzkräfte sowie Zivildienstleistende. Die Besetzung der Rettungsmittel und die Festlegung der Besatzungsqualifikation regeln die Rettungsdienstgesetze der Bundesländer.

Die großzügigen Übergangsbestimmungen des Rettungsassistentengesetzes erlauben in den nächsten Jahren die Anerkennung des überwiegenden Teils der „520-Stunden-Rettungsassistenten“ als Rettungsassistenten. Eine genaue Bedarfsplanung kann daher erst nach Ablauf dieser Übergangsregelung greifen.

Nach vorläufigen Hochrechnungen ergibt sich ein angenommener Bedarf von jährlich 700 Schülern/Absolventen nach Ablauf der Übergangsregelungen.



Rund 15 000 hauptamtliche Rettungsassistenten arbeiten zur Zeit bei den Hilfsorganisationen im Rettungsdienst.
(Fotos: DRK)

Abrollbehälter vervollständigt ABC-Zug

Neues Konzept hat sich bewährt

Der ABC-Zug ist ein Teil des Berliner Katastrophen-Hilfsdienstes. Seine Aufgabe ist die Feststellung von atomaren, biologischen und chemischen Gefahren¹⁾. Im einzelnen

- mißt, spürt und meldet der ABC-Zug radioaktive, biologische und chemische Kontaminationen und nimmt Proben,
- kennzeichnet und überwacht er kontaminierte Gebiete,
- dekontaminiert er Menschen und Sachen,
- wirkt er bei der Dekontamination Verletzter mit,
- führt er eine Geländedekontamination durch, soweit dies für andere Fachdienste zur Menschenrettung notwendig ist und
- wirkt der ABC-Zug bei der Trinkwassererhaltung, der -prüfung und dem -transport mit.

Ogleich in der heutigen Zeit der Entspannung und beginnenden Abrüstung die militärische Bedrohung geringer wird, sind zivile Katastrophen und Ereignisse, die den Einsatz des ABC-Zuges notwendig machen, nicht ausgeschlossen. Darüber hinaus gibt es Bestrebungen, den ABC-Zug auch im „normalen“ Einsatzbetrieb einzusetzen.

Der jährliche Aufwand zur Beschaffung von Fahrzeugen für den ABC-Dienst, für die technische Verbesserung der vorhandenen Fahrzeuge und für die allgemeinen Wartungskosten für Fahrzeuge sowie Ausstattung ist erheblich. Ebenso ist der Aufwand für die Ausbildung der Helfer und Einheitsführer mit beträchtlichen Kosten verbunden. Der Wunsch, den ABC-Zug auch zu friedensmäßigen Einsätzen heranzuziehen, ist daher verständlich.

Folgende Aufgaben können von einem ABC-Zug in friedensmäßigen Einsätzen übernommen werden:

- Erkennung und Beseitigung von Schadstoffen, die aufgrund von Störfällen in Chemieanlagen oder Tankanlagen freigesetzt werden.
- Erkennung und Beseitigung von Schadstoffen, die bei Verkehrsunfällen mit Gefahrguttransporten ausgelaufen sind.

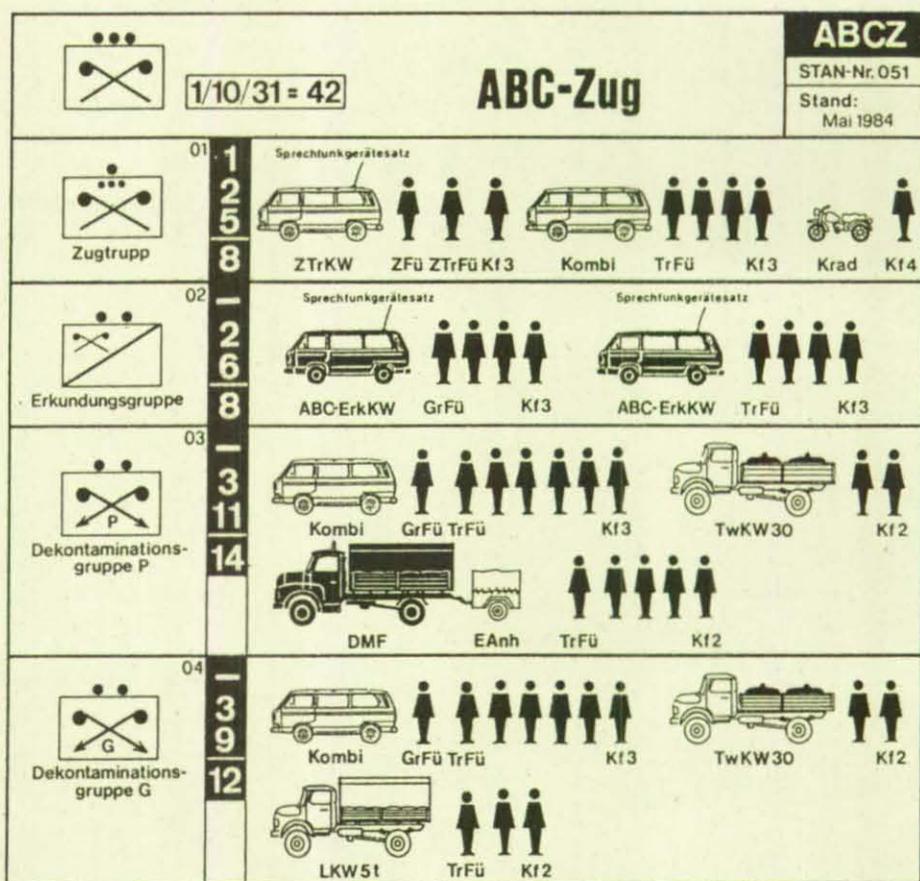


Bild 1: Die Fahrzeuge des ABC-Zuges gem. STAN.

(Quelle: STAN Nr. 051, BZS)

- Erkennung und Beseitigung von Kontaminationen, die infolge von Unfällen in Kernkraftwerken auftreten können.
- Beseitigung von infektiösem Material bei Epidemien.

Neben den Aufgaben des Brandschutzes wurde daher den Feuerwehren in mehreren Bundesländern auch der ABC-Dienst im Katastrophenschutz übertragen, da die Feuerwehren im allgemeinen rund um die Uhr einsatzbereit sind. Aus diesem Grunde werden von der Berliner Feuerwehr fünf ABC-Züge (von insgesamt acht Zügen in Berlin) personell besetzt. Die Ausstattung eines ABC-Zuges regelt die STAN-Nr. 051. Das Bild 1 zeigt die personelle und fahrzeugtechnische Ausstattung eines ABC-Zuges. Von den insgesamt elf Kraftfahrzeugen und einem

Anhänger stellt der Bund nur drei Kraftfahrzeuge und den Entgiftungsanhänger zur Verfügung. Der Entgiftungsanhänger gehört heute allerdings nicht mehr zur STAN. Alle anderen Fahrzeuge müssen im Katastrophenfall „beordert“ werden. Hierzu stehen geeignete rechtliche Instrumentarien zur Verfügung.

Dieses Verfahren hat aber für die Durchführung von Übungen nachteilige Folgen, da in diesem Fall eine Beorderung ausscheidet. Die Fahrzeuge müssen auf andere Art und Weise (ggf. Miete) bereitgestellt werden. Lediglich größere Feuerwehren werden die notwendige Anzahl von Mannschaftstransportwagen und Lastkraftwagen zur Verfügung

1) KatS-DV 509 - Der ABC-Zug

gung stellen können. Eine Übung des kompletten Zuges ist kaum oder nur mit großen Schwierigkeiten durchführbar. Jede Übungsdurchführung ist daher immer mit großen organisatorischen und logistischen Vor- und Nacharbeiten verbunden. Eine „spontane“ Einsatzübung scheidet damit praktisch auch aus.

Ebenso ist die gewünschte Verwendung eines ABC-Zuges zu friedensmäßigen Einsätzen ohne zusätzliche Fahrzeuge nicht möglich. Solche Einsätze müssen sofort (aus dem Stand) durchgeführt werden können. Im Falle eines erforderlichen Einsatzes ist die Leitstelle einer Feuerwehr kaum in der Lage, die notwendigen Fahrzeuge in kurzer Zeit bereitzustellen oder gar zu beordern, durch geeignete Kräfte beladen zu lassen und dann in den Einsatz zu entsenden. Der Zeitaufwand ist hierfür zu groß.

Die geplante Ergänzung

Als Konsequenz aus dem mehrwöchigen Einsatz der Berliner Feuerwehr in Zusammenhang mit dem Kernkraftwerksunglück in Tschernobyl wurde vom Berliner Senat im Jahre 1987 ein Sofortprogramm zur Abwehr von Strahlengefahren beschlossen. Dieses Programm umfaßte sowohl konsumtive als auch investive Ausgaben.

Mit Hilfe der geplanten Beschaffungen sollte die Berliner Feuerwehr folgende Vorgaben erfüllen können:

- Der Betrieb von insgesamt drei unabhängig arbeitenden Meßstellen sollte möglich sein. Hierzu müßten zu dem bereits vorhandenen Abrollbehälter-Strahlenschutz zwei weitere AB-Strahlenschutz beschafft werden.
- Die vom Bund für den Katastrophenschutz aufgestellten Züge nach STAN-Nr. 051 sollten so ergänzt werden, daß sie die komplette Ausstattung und das Personal befördern können.

Insgesamt konnte das Programm aufgrund verschiedener Schwierigkeiten, die hier nicht dargestellt werden können, bis heute nicht in der von der Feuerwehr gewünschten Form verwirklicht werden.

Die konsumtiven Ausgaben konnten wie geplant durchgeführt werden. Die Beschaffung der zusätzlich benötigten Ausstattung in Form von neun Mannschaftstransportfahrzeugen bis 2,8 t zul. Ges.-Gewicht (MTF 1), drei Lastkraftwagen, sechs Abrollbehältern und zwei Wechselladerfahrzeugen für insgesamt fünf ABC-Züge sowie zwei Abrollbehälter-Strahlenschutz konnte noch nicht endgültig abgeschlossen werden.

Hierzu müssen weitere Anmerkungen gemacht werden: Während die Beschaffung der MTF 1 problemlos war, standen für die Lastkraftwagen (TW 30) zwei Konzepte zur Diskussion:



Bild 2: Der komplette, transportbereite AB-Dekon mit WLF.

- a) Verlastung des Materials auf Abrollbehältern und Transport mittels Wechselladerfahrzeugen (WLF), Transport der Mannschaft mit den MTF 1 oder
- b) Verlastung des Materials auf den Lastkraftwagen und Anhängern, welche für die feuerwehreigene Fahrschule beschafft werden müssen, Transport der Mannschaft in der Gruppenkabine der Fahrschul-Lkw.

Die Entscheidung fiel nicht für oder gegen eine Alternative, sondern sie hieß sowohl als auch, da aufgrund gesetzlicher Änderungen (5. VO zur Änderung verkehrsrechtlicher Vorschriften v. 5. 11. 85) die Fahrschule der Feuerwehr ohnehin mit Lastzügen ausgestattet werden mußte.

Von den insgesamt acht Lastzügen der

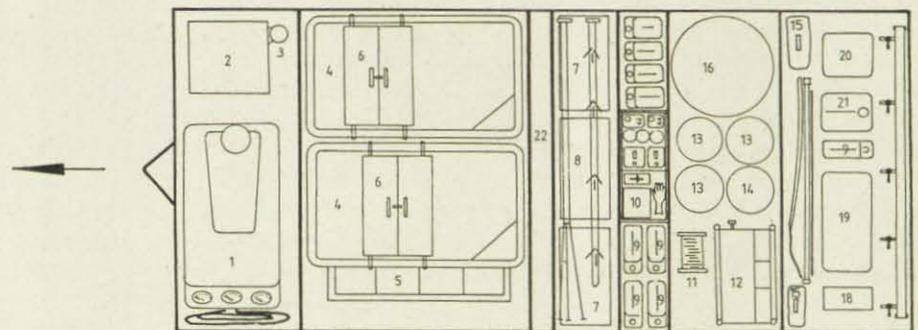
Feuerwehr-Fahrschule sind daher drei für den Transport von unverlasteter Ausstattung für den Katastrophenschutz vorgesehen.

Einsatz von Lastzügen

Der Lkw-Fahrschule ist ein Lastkraftwagen mit einer Gruppenkabine (1:8) zur Aufnahme der Fahrschüler, des Fahrlehrers und des Prüfers. Das Allrad-Fahrzeug mit einem zulässigen Ges.-Gewicht von 12 Tonnen hat einen Pritschenaufbau mit Plane und Spiegel. Das Fahrzeug entspricht weitgehend der DIN 14502, Teil 2 und 3. Es ist mit einem 4-m-Band-Sprechfunkgerät ausgerüstet. Die Farbe ist Orange (RAL 2004). Zur Inanspruch-

Geräteverteilung

- | | |
|----------------------|---|
| 1. HDS 100/II | 7. Stromerzeugeraggregate |
| 2. WDE DL-2HW | 8. Ersatzteilkasten f. ABC-Schutzmasken |
| 3. Kaminaufsatz | 9. Kraftstoffbehälter Diesel / Benzin-Gemisch |
| 4. Heißwasserwannen | 10. Aluminium Einsatz mit Kleinmaterial * |
| 5. Auffahrrampe | 11. Kabeltrommel |
| 6. Lochblechbehälter | 12. Raumheizgerät |



- | | |
|-------------------------|---|
| 13. Entgiftungsstoff I | 18. Elektro-Kreiselpumpe |
| 14. " III | 19. Aluminium-Einsatz mit Kleinmaterial |
| 15. Auffangbehälter | 20. TS 2/5 |
| 16. Waschwannen | 21. Reinigungsmittel |
| 17. Trinkwasserbehälter | 22. diverse Schläuche |

* darunter diverse Reinigungsmittel

Bild 3: Aufteilung der Ladefläche des AB-Dekon.

(Quelle: Berliner Feuerwehr, Abt. III)



Bild 4: Blick in den geöffneten AB-Dekon (rechte Seite).

nahme von Sonderrechten (§ 35 StVO) verfügt der Lkw über Blaulicht und Martinshorn. Ausbildungsfahrten werden allerdings ohne Blaulicht durchgeführt.

Der Lkw bildet mit einem Anhänger (12 t zul. Ges.-Gewicht) eine Einheit. Der Anhänger ist ebenfalls mit Plane und Spriegel ausgerüstet. Die Böden des Anhängers und des Lkw sind mit diversen Zurrmulden versehen, um das Material während des Transportes optimal zu verpacken zu können. Es hat sich aber gezeigt, daß die Materialien des ABC-Zuges, insbesondere die Wasserdurchlaufröhre (WDE) und die Heißwasser-Hochdruckreiniger (HDS) einem rauen Fahrschulbetrieb nicht gewachsen sind. Diese Geräte werden daher nur bei Bedarf verlastet. Die Kosten für einen Lastzug betragen etwa 270 000 DM.

Das Allrad-Fahrzeug bietet im Gelände sicherlich Vorteile, der Rangierbetrieb mit Anhängern ist aber insbesondere im realen Einsatzbetrieb mit Problemen behaftet. Vorteilhaft ist es, wenn Personal und Material mit dem gleichen Fahrzeug befördert werden können.

Der Einsatz von Abrollbehältern

Der Einsatz von Abrollbehältern (siehe Bild 2) ist demgegenüber problemloser. Seit 1988 hat sich der Abrollbehälter-Dekontamination

(AB-Dekon) sowohl im Übungsbetrieb als auch im langandauernden Einsatz bei der Kampfstoffsuche und -bergung auf der Zitadelle in Berlin-Spandau bewährt. Er soll nachfolgend im Detail vorgestellt werden.

Der Abrollbehälter ist nach DIN 14505 (12.80) und DIN 30722 hergestellt worden. Das Bild 3 zeigt die innere Aufteilung der Grundfläche. Die Maße des Abrollbehälters im einzelnen:

Länge über alles	5900 mm
Behälterinnenlänge	5500 mm
Breite über alles	2500 mm
Innenbreite	2440 mm

Die Bodengruppe besteht aus verzinkten Stahlprofilen mit Längstraversen. Die Bodengruppe ist verwindungs- und durchbiegungsfrei. Die feststehende Stirnwand des Behälters ist aus Al-Profilen hergestellt. Die Höhe der Stirnwand beträgt 1800 mm.

Der Boden ist aus witterungsbeständigem und rutschfestem Material (Siebdruckplatten) hergestellt. In den Boden sind im Rastermaß von EG-Paletten Einsätze eingebaut worden, welche die Ladegutsicherungen (siehe hierzu Bild 4) nach unten fixieren. Zusätzlich wurden noch Einsätze auf halber Palettenlänge vorgesehen.

Der Aufbau ist an den Seiten mit geteilten, klapp- und herausnehmbaren Alu-Bordwandprofilen mit innenliegenden verzinkten Verschlüssen versehen. Die heckseitige Bordwand ist ebenfalls klappbar und herausnehmbar. Die Stirnwand und auch der Prit-

schenboden sind mit eingelassenen Befestigungsmulden für Zurrgurte versehen.

Die Außenlackierung ist rot, glänzend (Farbe RAL 3000), DIN 6164 - 7:8:3 ausgeführt worden. Alle Innenflächen, die nicht aus Aluminium bestehen, sind grau (Farbe RAL 7000), DIN 6164 - 18:0,5:3 lackiert.

Der Abrollbehälter hat ein Plangestell mit herausnehmbaren Rungen aus innen und außen verzinktem Stahlprofil. Das Plangestell ist 1800 mm hoch und besteht aus Spriegeln, Planholmen und einsteckbaren Seitenprofilen. Über das Plangestell wird eine geteilte PVC-Trevira verstärkte Plane (Farbe Rot) gelegt. Die Planenqualität ist DG-Qualität Nr. 648-1000. Die Plane wird mit nichtrostenden Drehwirbeln befestigt und durch ein umfassendes Zollseil gesichert.

Die Beladung des Abrollbehälters umfaßt eine TW-30-Ausstattung sowie die komplette Ausstattung einer Heißwasser-Dekontaminations-Anlage (HDA) nach RS KS 5-690-02 vom 29. Februar 1984.

Der Abrollbehälter kann problemlos be- und entladen werden. Durch die Befestigung der Beladung im Transportzustand mit Ladegutsicherung ist ein Auf- und Absatteln möglich, ohne daß die Ladung verrutscht. Nach der Entladung der Geräte steht eine ebene Ladefläche zur Verfügung, so daß dann der Einsatz des Abrollbehälters als TW 30 möglich ist. Da jederzeit alle notwendigen Materialien verlastet sind, kann es nicht vorkommen, daß ein Ausstattungsteil ver-

gessen wird. Solche Fehler werden regelmäßig erst bei Anforderung an der Einsatz- oder Übungsstelle bemerkt.

In besonderen Fällen könnte die gesamte Beladung des Abrollbehälters an einer Einsatzstelle abgeladen werden. Er stände dann als Abrollbehälter-Pritsche für allgemeine Transportaufgaben zur Verfügung.

Das Bild 5 zeigt, wie der Abrollbehälter im aufgesattelten Zustand auch als TW 30 eingesetzt werden kann. Bei der Größe des Abrollbehälters wäre es sogar möglich, drei faltbehälter á 1500 Litern unterzubringen. Schwierigkeiten kann im Gelände jedoch der Straßenantrieb des WLF bereiten. Ein Allrad-Fahrgestell ist nach DIN 14505 für Wechselladerfahrzeuge nicht vorgesehen.

Zum Transport des Abrollbehälters ist ein Wechselladerfahrzeug (WLF) erforderlich. Die Berliner Feuerwehr betreibt heute noch zwei Systeme nebeneinander. Es sind sowohl das Multilift-Seil-System als auch das Meiller-Hakensystem im Einsatz. Der Transport aller Abrollbehälter ist aber mit beiden Systemen möglich. Die Kosten für ein WLF betragen etwa 220 000 DM. Für einen Abrollbehälter (ohne Beladung) müssen etwa 35 000 DM gerechnet werden. Der Vorteil des Wechselladersystemes liegt aber darin, daß mit einem Trägerfahrzeug mehrere (auch selten benötigte) Abrollbehälter transportiert werden können. Das optimale Verhältnis von Wechselladerfahrzeugen zu Abrollbehältern liegt bei 1:3.

Friedensmäßige Einsätze

Zum Schluß dieses Beitrages soll noch einmal auf die friedensmäßige Verwendung des ABC-Zuges eingegangen werden. Es sollen in aller Kürze die Einsatzmöglichkeiten und die notwendigen Ergänzungen bezüglich der Ausstattung angesprochen werden.

Die Verwendung des ABC-Schutzanzuges „ZODIAK“ und der Schutzbekleidung „Overgarment“ soll hier nicht diskutiert werden, da der interessierte Leser hierüber genügend Beiträge (unter anderem ² und ³) in der Literatur finden kann.

Der AC-Erkundungskraftwagen ist ein geländefähiger Pkw, der auch auf schlechten Wegstrecken einsetzbar ist. Seine Hauptaufgabe ist das Messen und Spüren von chemischen Kampfstoffen. Durch eine Ergänzung der Spürausrüstung ⁴ z. B. mit Prüfröhrchen können hiermit auch Chemikalien, die bei Störfällen oder Transportunfällen freigesetzt werden, gemessen und erkannt werden.

Mit folgender zusätzlicher Ausstattung ⁵ wäre ein effektiverer Einsatz möglich:

- zwei umluftunabhängige Atemschutzgeräte mit Atemanschluß (diese Ausstattung ist für die neu vom Bund beschafften Fahrzeuge schon vorgesehen),
- Sortiment Prüfröhrchen: Polytest, Ammoniak, Benzol, Chlor, Diethylether, Erdgas,



Bild 5: Der AB-Dekon als TW 30 umgerüstet.

(Fotos: Bildstelle Berliner Feuerwehr)

- Formaldehyd, Kohlendioxid, Kohlenwasserstoffe, Nitrose Gase, Phenol, Salzsäure, Schwefelsäure, Schwefeldioxid, Schwefelkohlenstoff, Toluol,
- Explosimeter zur Messung zündfähiger Gemische,
- Filmdosimeter,
- Folienschweißgerät und Folie zum Einschweißen von kontaminierten Proben,
- Gefahrgutschlüssel und Handbuch der gefährlichen Güter,
- zwei 2-m-Handfunksprechgeräte FuG 10 nach TR-BOS,
- Stadtplan mit UTM-Gitter,
- Planzeiger,
- Schreibplatte,
- Schreibmaterial.

Das Dekontaminations-Mehrzweck-Fahrzeug (DMF) ist ein geländegängiger Lkw mit diversen technischen Einbauten. Aufgrund der schon vorhandenen vielfältigen Ausrüstung kann er ohne weitere Umbauten eine Vielzahl von Einsatzaufgaben durchführen:

- Beseitigung chemischer oder radioaktiver Kontaminationen,
- Desinfektion,
- Straßenreinigung nach Verkehrsunfällen,
- Ausbringen von Ölbindemitteln bei längeren Ölspuren.
- Versorgung von Duschanlagen mit Warmwasser bei Großveranstaltungen,
- Bergungsarbeiten mit der maschinellen Zugeinrichtung,
- Stromerzeugung,
- Löschmaßnahmen in kleinerem Umfang, einschließlich Schaumerzeugung.

Durch diese zusätzliche Ausstattung des ABC-Zuges können sicherlich nicht alle Sonderfahrzeuge der Feuerwehr (GW-Säure,

GW-Atemschutz, GW-Strahlenschutz o. ä.) ersetzt werden. Durch einen vergleichsweise geringen finanziellen Einsatz können auf diese Art und Weise aber zusätzliche Fahrzeuge sinnvoll genutzt werden.

Zusammenfassung

Mit der Indienststellung eines Abrollbehälters-Dekontamination wird die Einsatzbereitschaft eines ABC-Zuges bei vergleichbar geringen Kosten erheblich verbessert. Der Einsatz des kompletten ABC-Zuges ist nun ohne große Vorbereitungen „aus dem Stand“ von einer Feuerwache aus möglich. Der Abrollbehälter hat sich sowohl im Übungs- als auch im Einsatzbetrieb hervorragend bewährt, so daß nunmehr weitere Abrollbehälter beschafft werden sollen. Der Einsatz von Lastkraftwagen oder Lastzügen ist zwar möglich, beinhaltet aber Probleme, da einzelne verlastete Geräte für den ständigen Transport nicht geeignet sind. Durch eine gezielte Ergänzung der Ausstattung bieten sich für den Einsatz des ABC-Zuges auch Einsatzfälle an, die von den Feuerwehren im Normalbetrieb abgewickelt werden müssen.

2) Schlesinger, H.; Fey, K.: Die ABC-Schutzbekleidung, Modell Zodiak, Zivilschutz-Magazin, 1, 1980

3) Jansen, M.: Feuerwehrtechnische Ausrüstung, Kapitel III-5.1.1 Schutzkleidung, in: Handbuch Brandschutz, ecomed-Verlag, Landsberg

4) Schlesinger, H.; Fey, K.: Der Spürkasten 80, Zivilschutz-Magazin, 10, 1982

5) Schröder, C.: Welche zusätzliche Ausstattung ist erforderlich, um die Berliner ABC-Züge beim Freiwerden von giftigen Stoffen oder unkontrollierter radioaktiver Strahlung möglichst effektiv einsetzen zu können?, Abschchnittsarbeit, Berlin, 1985

- Anzahl der Geschosse im Schutzraum
- Anzahl der Geschosse über dem Schutzraum
- lichte Höhe im Schutzraum
- Gründungsart
- Wand- und Deckendicken im Schutzraum
- Spannweiten (kleiner oder größer 12,50 m)
- Dehnfugen
- erdbegrenzte Wände (mind. 2 bei Schutzräumen mittlerer Größe)
- freistehende Umfassungsbauteile des Schutzraumes über Erdgleiche
- Anzahl der Schleusen
- Anzahl der trümmersicheren Zugänge
- Luftansaugstelle für den Schutzraum (Markierung in der Grundrißskizze)
- Beginn und Fertigstellung des geplanten Bauwerks¹

3.1.2 Grundriß- und Querschnittsskizzen (Umrisse genügen) des geplanten Schutzraumes mit Eintragung der für Zivilschutzzwecke vorgesehenen Nutzfläche.

3.1.3 Angabe der Höhe des höchsten Grundwasserstandes und der Höhe der Sohle des geplanten Schutzraumes (jeweils über NN).

3.1.4 Lageplan (im Maßstab 1:1000 oder größer), aus dem die vorhandenen Baulichkeiten und die planungsrechtlich zulässige Bebauung in unmittelbarer Nähe des geplanten Schutzraumes ersichtlich sind.

3.1.5 Angabe der Zahl der Bediensteten, sofern der geplante Schutzraum in Verbindung mit einem Behördenneubau oder -umbau errichtet werden soll.

Darüber hinaus ist anzugeben, ob unmittelbar angrenzend an den geplanten Schutzraum, für den ein Zuschuß beantragt wird, in einem Nachbargebäude ein Schutzraum vorhanden oder geplant ist und mit welcher Schutzplatzzahl.

Es empfiehlt sich, die Antragsunterlagen – insbesondere die Baubeschreibung nicht nur frühzeitig, sondern auch so ausführlich zu erstellen, daß keine Rückfragen notwendig sind. Dann werden Verzögerungen des Baubeginns, bei der Bearbeitung durch das Bundesamt für Zivilschutz bei der zivilschutztaktischen Anerkennung sowie durch die Finanzbauverwaltungen (Oberfinanzdirektion/Bauamt) bei der zivilschutztechnischen Prüfung (ob die Realisierung des Schutzraumes nach den Bautechnischen Grundsätzen und somit eine Vereinbarung zwischen dem Bauherrn und der Oberfinanzdirektion – Bundesvermögensabteilung – möglich ist), vermieden.

Änderung des Zuschußabzuges bei Lagerräumen

Sofern Schutzräume, die nach den Bautechnischen Grundsätzen für Großschutzräume des Grundschutzes in Verbindung mit Tiefgaragen als Mehrzweckbauten geplant werden, nicht als Tiefgaragen, sondern als Lagerräume o. ä. genutzt werden, sind dafür üblicherweise auch keine Tore erforderlich. Daher gilt für solche Schutzräume gemäß der Veröffentlichung des Bundesministers des Innern im BAnz. Nr. 230 vom 8. 12. 1989 aufgrund der geänderten Verfahrensregeln folgendes:

„Wird der Schutzraum nicht als Tiefgarage ausgebaut, wird bis zu 999 Schutzplätzen ein Betrag von 25 000 DM (Festbetrag) und ab 1 000 Schutzplätzen ein Betrag von 50 000 DM (Festbetrag) in Abzug gebracht. Die Änderung der Verfahrensregeln tritt am 1. Januar 1990 in Kraft.“

Diese Ergänzung der Verfahrensregeln vom 29. 11. 1989 wird bei den jeweiligen Vereinbarungen zwischen den Bauherrn und den Oberfinanzdirektionen berücksichtigt.

Schutzräume mit 300 bis 599 Schutzplätzen

Aufgrund der Ergebnisse der Forschungen, die der Bundesminister für Raumordnung, Bauwesen und Städte (BMBau) durchführen ließ, wurde in Heft IV/89 der Zeitschrift „Zivilverteidigung“ eine Lösungsmöglichkeit vorgestellt, die geeignet ist, die bisher bestehende Lücke zwischen den Schutzräumen mittlerer Größe mit 299 Schutzplätzen bei 299 m² Aufenthaltsfläche und den Schutzräumen in Tiefgaragen mit 300 Schutzplätzen bei 600 m² Aufenthaltsfläche zu schließen. Es wurde ausführlich erläutert, welche zusätzlichen Anforderungen bei der Planung dieser Schutzräume nach den BGT 79¹⁾ gegenüber den BGmG²⁾ erforderlich sind.

Wie bereits in diesem Artikel deutlich hervorgehoben wurde, darf bei solchen öffentlichen Schutzräumen, sofern sie aus dem Einzelplan 36 des Bundesministers des Innern (BMI) bezuschußt werden sollen, erst dann mit der Planung begonnen werden, wenn das Bundesamt für Zivilschutz eine solche Alternative zu den bestehenden Bautechnischen Grundsätzen (BGT 79¹⁾ und BGmG²⁾ zivilschutztaktisch anerkannt hat. Voraussetzung hierfür ist, daß eine eingepaßte, durchaus logische und technisch einwandfreie Lösung vorher vom BMBau und die entsprechenden Zuschüsse vom BMI im Bundesanzeiger bekanntgemacht wurden. Dies ist bisher noch nicht geschehen.

Es bestehen jedoch keine Bedenken, wenn diese Lösung, für die offenbar bei

Grundrissen von 300 bis 600 m² Bedarf besteht, und die sich z. B. bei Tiefgaragen dieser Größenordnung als einzige sinnvolle Alternative zur Erzielung einer größeren Schutzplatzzahl auf dieser Fläche mit geringeren zivilschutzbedingten Mehrkosten anbietet, in Neubauten des Bundes, der Länder und Gemeinden für die Bediensteten geplant und ausgeführt wird.

S-Haken in den Decken und Wänden

Zur Erhöhung der Stabilität der Schutzräume wurde in Nr. 5.3.3 der Bautechnischen Grundsätze für Großschutzräume des Grundschutzes in Verbindung mit Tiefgaragen als Mehrzweckbauten – Fassung März 1979 – sowie in Nr. 3.6.4 Bautechnische Grundsätze Grundschutzräume mittlerer Größe (BGmG) – Fassung Mai 1986 – die Forderung aufgenommen, daß die äußere und innere Bewehrungslage durch mindestens 4 S-Haken je m² Fläche miteinander zu verbinden sind. Es hat sich herausgestellt, daß die S-Haken nur dann ihre Funktion voll erfüllen können, wenn die S-Haken dicht an die Längsstäbe anschließen. Bei dichter Bewehrung und guter Rödellung macht das Einfädeln dieser Haken Probleme. Einerseits soll die Bewehrung gut und fest „sitzen“, damit die Betondeckung gewährleistet ist, andererseits müssen die Innenseiten der Haken die Längsstäbe berühren.

Zur Vereinfachung der Konstruktion bestehen ab sofort keine Bedenken, wenn anstelle der S-Haken besser Z-Haken (ggf. mit vertikalem Steg) eingebaut werden. Es muß jedoch dabei darauf geachtet werden, daß die horizontalen Schenkel parallel zur Decke gerichtet sind und so lang sind, daß sie über den nächsten Längsstab hinwegreichen (siehe Bild 2).

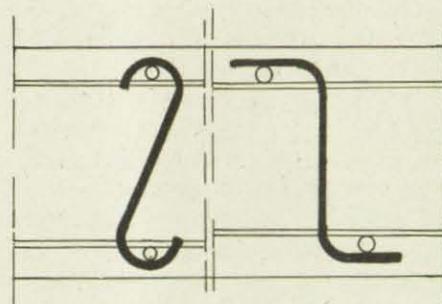


Bild 2: S-Haken, Z-Haken

¹⁾ Bautechnische Grundsätze für Großschutzräume des Grundschutzes in Verbindung mit Tiefgaragen als Mehrzweckbauten – Fassung März 1979 mit Änderungen vom 2. 2. 1982 und 31. 7. 1982

²⁾ Bautechnische Grundsätze für Grundschutzräume mittlerer Größe – Fassung Mai 1986

Anrechnung des Estrichs bei Schutzräumen mittlerer Größe

Die Mindestdeckendicke beträgt bei Schutzräumen 40 cm. Eine Verringerung der Deckendicke bis auf 30 cm ist möglich, wenn z. B. 10 cm Zementestrich aufgebracht werden. Statt dessen kann auch eine Deckendicke von 35 cm und eine Zementestrichdicke von 5 cm (z. B. als schwimmender Estrich) gewählt werden.

Neue Regelung für Dübel in Schutzräumen

Infolge der Verlängerungen der alten Dübelzulassungen durch das Institut für Bautechnik mußten die Dübel, die im Schutzraumbau eingesetzt werden können, neu bezeichnet werden. In der Zusammenstellung der Verwendungsbescheinigungen des Bundesamtes für Zivilschutz – Stand 31. 12. 1989 – werden nunmehr die Ankerschienen und Dübel angegeben, die in Schutzräumen zukünftig eingebaut werden können. Diese Liste wird, wie die Zusammenstellung, halbjährlich fortgeschrieben.

Es wurde folgendes festgelegt:

- In Hausschutzräumen dürfen feuerverzinkte Ankerschienen, ferner „Hinterschnittdübel“ und „kraftkontrolliert zwangsweise spreizende Metaldübel“ gem. der nachstehenden inzwischen fortgeschriebenen Listen (Tabellen 1, 2 und 3) eingesetzt werden. Empfohlen werden wegen der besseren Tragfähigkeit in Rissen Ankerschienen und/oder Hinterschnittdübel.
- In öffentlichen Schutzräumen sowie in Schutzräumen in Neu- und Erweiterungsbauten des Bundes dürfen nur die in der Liste enthaltenen „feuerverzinkten Ankerschienen“ sowie die „Hinterschnittdübel“ eingebaut werden.
- In Schutzräumen, die keine Trockenräume sind, z. B.: in Tiefgaragen, Stollen, Tunnels dürfen nur Dübel aus nichtrostendem Stahl – A 4 – eingesetzt werden.
- Für die Ankerschienen gelten die in den Verwendungsbescheinigungen für die Dübel die in der Liste angegebenen Schocklasten (zul F in kN) und die Gesamtlasten der Dübelgruppen. Im übrigen gelten die Zulassungen des Instituts für Bautechnik.
- Es können nunmehr auch die in der Liste angegebenen Dübel mit 40 und 50 mm Verankerungstiefe unabhängig von der Betondeckung in Schutzräumen eingebaut werden.
- Ausnahmsweise können in allen Schutz-

zul F $a \geq a_r \geq a_z \geq b \geq \text{min. } d$
(kN)

Fischer Zykon – Anker FZA

FZA 10x40 M6	}	$(h_v = 40 \text{ mm})$	4	16	10	24	20	10	G	N
FZA 12x40 M6 I										
FZA 12x40 M8										
FZA 14x40 M10										
FZA 14x40 M8 I										
FZA 12x50 M8 D/10	}	$(h_v = 50 \text{ mm})$	6	20	10	30	20	11	G	N
FZA 12x50 M6 I										
FZA 12x50 M8										
FZA 14x60 M10 D/10										
FZA 14x60 M8 I										
FZA 14x60 M10	}	$(h_v = 60 \text{ mm})$	10	24	12	36	24	13	G	N
FZA 18x80 M12D/20										
FZA 18x80 M10 I										
FZA 18x80 M12										
FZA 22/100 M16 D/20										
FZA 22/100 M12 I	}	$(h_v = 80 \text{ mm})$	16	32	16	48	32	15	G	N
FZA 22/100 M16										
FZA 22/100 M12 I	}	$(h_v = 100 \text{ mm})$	24	40	20	60	40	20	G	N
FZA 22/100 M16										

Upat TOP Hinterschneid-Anker

TOP M6 H	}	$(h_v = 50 \text{ mm})$	6	20	10	30	20	11	G	N
TOP M6/10V										
TOP M6/25V										
TOP M6/10D										
TOP M6/25D										
TOP M8/M10	$(h_v = 60 \text{ mm})$	10	24	12	36	24	13	G	N	
TOP M12	$(h_v = 80 \text{ mm})$	16	32	16	48	32	15	G	N	
TOP M16/...100	$(h_v = 100 \text{ mm})$	24	40	20	60	40	20	G	N	
TOP M16/...125	$(h_v = 125 \text{ mm})$	35	52	26	78	52	25	G	N	

Liebig Einspannanker ultra plus

M8 Typ 12/65	$(h_v = 65 \text{ mm})$	10	24	12	36	24	13	G	N
M8 Typ 15/95	$(h_v = 95 \text{ mm})$	16	32	16	48	32	16	G	N
M12	$(h_v = 140 \text{ mm})$	35	52	26	76	52	25	G	N
M16	$(h_v = 190 \text{ mm})$	56	64	32	96	64	34	G	N

Upat TEC Hinterschnitt-Anker¹⁾

TEC 10x40 M6/10V	}	$(h_v = 40 \text{ mm})$	4	16	10	24	20	10	G	N
TEC 12x40 M8/10V										
TEC 14x40 M10/20V										
TEC 12x50 M8/10D										
TEC 12x40 M6 H										
TEC 14x40 M8 H	}	$(h_v = 50 \text{ mm})$	6	20	10	30	20	11	G	N
TEC 12x50 M8/10V										
TEC 14x60 M10/10D										
TEC 12x50 M6 H										

Hilti Sicherheitsanker HSC¹⁾ (Hinterschneidung beim Setzen)

HSC – I M6x40	}	$(h_v = 40 \text{ mm})$	4	16	10	24	20	10	G	N
HSC – AR M8x40										
HSC – A M8x40										
HSC – I M8x40										
HSC – A M10x40										
HSC – A M8x50	$(h_v = 50 \text{ mm})$	6	20	10	30	20	11	G		

Quadras Gewindeanker IQA M 10¹⁾ (keine Hinterschneidung-Ringschneide)

(Fa. Crones & Co.)	10	24	12	36	24	13	G	N
--------------------	----	----	----	----	----	----	---	---

G = galvanisch verzinkt

N = nichtrostender Stahl – A 4

¹⁾ Für diese Dübel sind Drehmomentschlüssel erforderlich

Tabelle 1: Hinterschnittdübel

	zul F(kN)	$a \geq$	$a_r \geq$	$a_z \geq$	$b \geq$	min.	d	
Fischer Hochleistungsanker								
FHA 24 M 16	15,3	40	30	60	60	20		G
Fischer-Ankerbolzen								
FAB 10 (Einbautiefe 40 mm)	2,25 (3,3)	16	12	24	24	10		G
FAB 10 (Einbautiefe 60 mm)								
FAB 12 (Einbautiefe 50 mm)	3,75 (5,0)	20	15	30	30	11		G
FAB 12 (Einbautiefe 60 mm)								
FAB 14	5,25 (6,6)	24	18	36	36	13		G
FAB 16	9,00 (10,2)	32	24	48	48	15		G
FAB 20	13,50 (14,4)	40	30	60	60	20		G
FAB 24	19,50	52	39	78	78	25		G
Hilti-Schwerlastanker								
HSL M8	4,25	20	15	30	30	11		G
HSL M10	5,95	24	18	36	36	13		G
HSL M12	10,20	32	24	48	48	15		G
HSL M16	15,3	40	30	60	60	20		G
HSL M20	22,10	52	39	78	78	25		G
Liebig-Sicherheitsdübel								
M12	10,2*	32	24	48	48	15		G N
M16	15,3	40	30	60	60	20		G
M20	22,1	52	39	78	78	25		G
Liebig-Anker								
M12	10,2*	32	24	48	48	15		G N
M16	15,3	40	30	60	60	20		G
M20	22,1	52	39	78	78	25		G
Mächtle-Schwerlastanker								
MSL 1 M12	9,0	32	24	48	48	15		G
MSL 2 M12	9,0	32	24	48	48	15		G
Upat PSZ-Spreizanker								
M12 18/...	9,0	32	24	48	48	15		G
M16 24/.../100	13,5	40	30	60	60	20		G
M16 24/.../125	19,5	52	39	78	78	25		G

* bei Dübeln aus nichtrostendem Stahl 9,0 kN
 () Sofern keine dichte Bewehrung mit dicken Stäben vorliegt
 G = galvanisch verzinkt
 N = nichtrostender Stahl – A 4

Tabelle 2: Kraftkontrolliert zwangsweise spreizende Metalldübel

Gesamtlast der Dübelgruppe bei Zwischenabständen a_z	(kN)	6	10	16	24	32	42	54	67	80
	(cm)	30	36	48	60	70	80	90	100	110

Tabelle 3: Gesamtlast der Dübelgruppe (kN)

räumen der Schockregelklasse RK 0,63/6,3 für die Befestigung von Einbauteilen mit geringer Masse – bis 2 kg/Befestigungsstelle – (z. B. einzelne Kabel, Lichtschalter, Steckdosen, leichte Leuchten, jedoch keine Rohrleitungen, Leitungssysteme o. ä.) geeignete Nyldübel (z. B. mindestens Fischer-Dübel S 6 oder Upat U Ultra Dübel U 6) mit den dazu passenden Schrauben verwendet werden. Das Gesamtgewicht des Einbauteils darf jedoch 10 kg nicht überschreiten.

Verwendungsbescheinigungen für Einbauteile

In die Zusammenstellung der Verwendungsbescheinigungen – Stand 31. 12. 1989 – wurde folgender Hinweis aufgenommen:

Einbauteile für Schutzräume sowie Schutzraumsonderkonstruktionen müssen aufgrund besonderer Beanspruchungen die in den technischen Richtlinien des baulichen

Zivilschutzes aufgeführten Anforderungen erfüllen. Sie werden vom Bundesamt für Zivilschutz sowie durch vom Bundesminister für Raumordnung, Bauwesen und Städtebau zugelassenen Prüfanstalten auf die Erfüllung dieser Anforderungen geprüft. Als Eignungsnachweis ihrer Verwendung im Schutzraumbau wird nach positivem Prüfungsverlauf dem Antragsteller eines Einbauteiles oder einer Schutzraumsonderkonstruktion durch das Bundesamt für Zivilschutz eine Verwendungsbescheinigung – in der Regel für eine Gültigkeit von 5 Jahren – ausgestellt.

Bei der Abnahme von Schutzbauwerken, die durch den Bund finanziell gefördert werden, wird von der abnehmenden Behörde für die verwendeten Einbauteile die Vorlage dieser Verwendungsbescheinigung verlangt. Für Einbauteile mit geringer Masse (bis ca. 2 kg) z. B. Elektroinstallationsmaterial, deren Funktionsfähigkeit bei Schockbelastung nach RK 0,63/6,3 nicht beeinträchtigt werden kann, ist keine Verwendungsbescheinigung erforderlich. Einbauteile können auch außerhalb von Schutzräumen verwendet werden. In der Regel werden dann geringere Anforderungen an die Befestigung der Einbauteile gestellt. Bei Bestellung von Einbauteilen sollte, um einer Verwechslung der Befestigungsmittel vorzubeugen, der Verwendungszweck angegeben werden.

Verankerung der Sandfilterroste

Wie Versuche gezeigt haben, bewegen sich die Roste in den Sandfiltern unter Schockbelastung nur relativ wenig. Trotzdem ist eine Befestigung der Sandfilterroste, insbesondere der Luftsammeleleitung, auf der Sohle des Sandfilters zur Fixierung der Roste beim Einbringen des Filtersandes erforderlich. Hierfür können trotz der evtl. Feuchtigkeit im Sandfilter durch Tauwasser auch galvanisch verzinkte, für Schutzräume zugelassene und in der Verwendungsbescheinigungsliste enthaltene Dübel der Liste 1 (Hinterschnittdübel) oder der Liste 2 (kraftkontrolliert zwangsweise spreizende Metalldübel) eingebaut werden. Die für die Fixierung der Roste erforderliche Anzahl der Dübel kann hilfsweise wie bisher aus dem Gewicht des Sandes zwischen dem Filterrost mal 0,1 in kN oder aus der tatsächlichen Beschleunigung des Schutzraumes ermittelt werden.

Wird der Filtersand eingblasen (wobei das Risiko der Verdichtung und der evtl. Erhöhung des Widerstandes voll bei der einblasenden Firma liegt) ist von der Einblasfirma im Einzelfall zu prüfen, ob aufgrund des Einblasdruckes zusätzliche Dübel erforderlich sind.

Raumfilter R 10 anstelle von Raumfiltern R 3

In Stollenanlagen, in Schutzräumen mittlerer Größe sowie in Tiefgaragen kann es in Einzelfällen wirtschaftlicher sein, anstelle von Raumfiltern R 3 die größeren Raumfilter R 10 einzubauen. Hierbei muß jedoch darauf geachtet werden, daß die Öffnungen zum Raumfilterraum groß genug sind, daß eine gute Wartung der Raumfilter möglich ist (Platzbedarf) und der geforderte Luftvolumenstrom erreicht wird (Widerstandsberechnung).

Es haben sich bisher, allein von den Kosten der Raumfilter gesehen, folgende Bereiche als wirtschaftlich ergeben:

Schutzräume mittlerer Größe:

241 bis 266 Schutzplätze – 4 L 6 mit 2 R 10

Schutzplätze in Tiefgaragen:

361 bis 400 Schutzplätze – 5 L 6 mit 3 R 10

601 bis 666 Schutzplätze – 8 L 6 mit 5 R 10

721 bis 800 Schutzplätze – 10 L 6 mit 6 R 10

841 bis 933 Schutzplätze – 12 L 6 mit 7 R 10

961 bis 999 Schutzplätze – 13 L 6 mit 8 R 10

Da die Kosten der Raumfilterwartung für einen R 10-Raumfilter wesentlich niedriger sind, ist eine solche Lösung durchaus empfehlenswert. Allerdings muß beim Vergleich auch der Kostenunterschied zwischen einer Betontüre und einer Stahlklappe mit Betonsteinen am Zugang zum Raumfilterraum gegenübergestellt werden. Es genügt nicht, nur die Raumfilterkosten zu vergleichen.

Anzahl der Ventilatoren

In den Schutzräumen mittlerer Größe (BGmG) – Fassung Mai 1986 – ist die in Tabelle 4 angegebene Anzahl Ventilatoren L 6 in Abhängigkeit von der Schutzplatzzahl vorgegeben worden.

Abweichungen hiervon, d. h. weniger Ventilatoren waren möglich, wenn im Einzelfall Widerstandsberechnungen durchgeführt und der rechnerische Nachweis erbracht wurde, daß trotz des Widerstandes in den Filtern, Ventilatoren, Luftverteilungsleitungen, Überdruckarmaturen und Absperrarmaturen noch ein Überdruck im Schutzraum von 50 Pa bis etwa 200 Pa verblieb.

Ergänzend dazu mußte bei der Abnahme geprüft werden, ob das in den Bautechnischen Grundsätzen geforderte Luftvolumen in den Schutzraum gefördert wurde. Diese

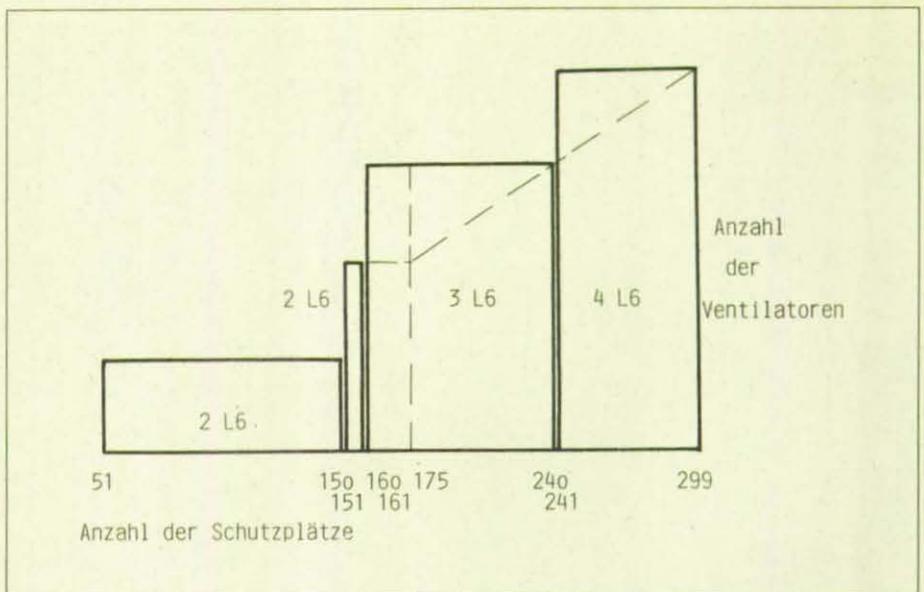


Tabelle 4: Erforderliche Anzahl der Ventilatoren L6 (ohne Widerstandsberechnung)

Prüfung erfolgt mit einem Luftmengenmesser. Es mußte dabei mindestens die in Tabelle 5 dargestellte Luftmenge gemessen werden.

Es hat sich nun als Ergebnis zahlreicher Berechnungen und Prüfungen gezeigt, daß bis zu 150 Schutzplätzen – ohne Nachweis des Widerstandes – ein Ventilator L 6 aus-

reicht. Es kann somit in Zukunft die Widerstandsberechnung für diese Schutzräume entfallen.

Lediglich von 151 bis 299 Schutzplätzen ist bei einer Verringerung der Anzahl der Ventilatoren weiterhin eine Widerstandsberechnung und die Messung des Luftvolumens bei der Abnahme erforderlich.

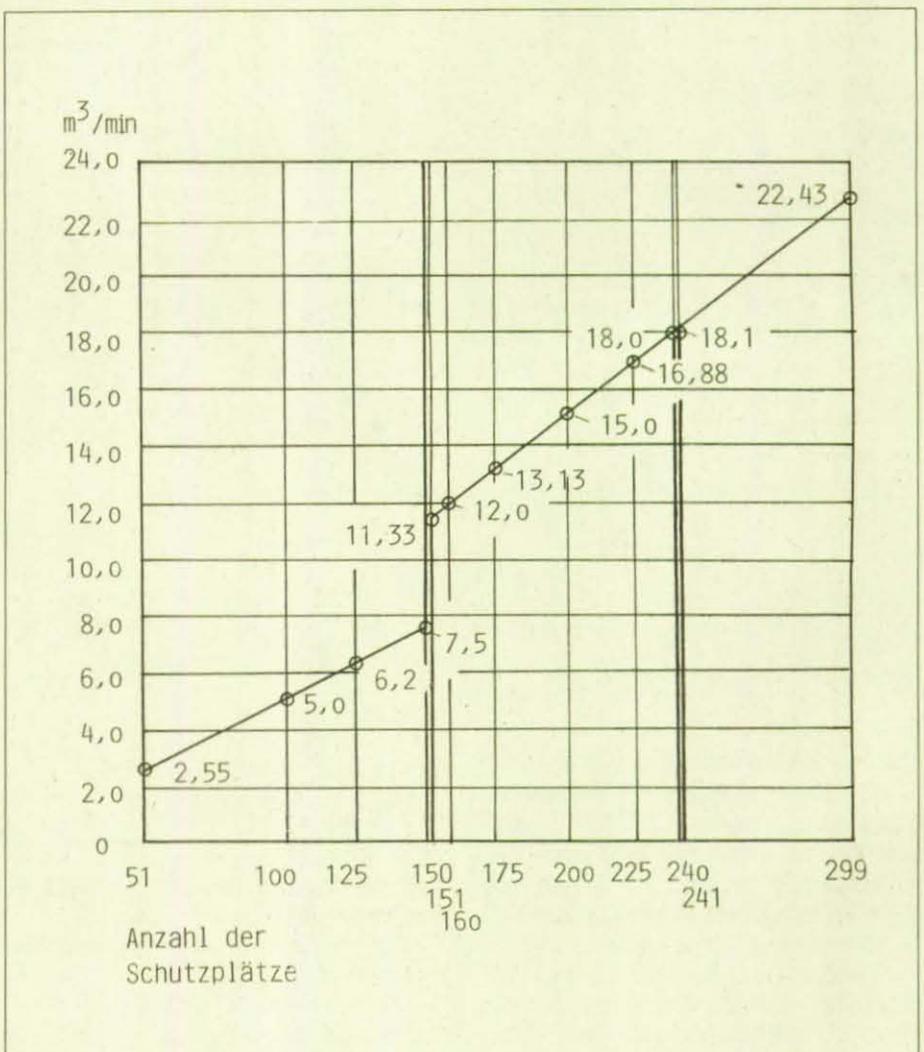


Tabelle 5: Erforderlicher Luftvolumenstrom (m³/min)

Marsch geschlossener Verbände

Einheitliche Abstände und konstante Geschwindigkeit besonders wichtig

Mit dem Begriff „Marsch“ bezeichnet man grundsätzlich jede Fahrt mit Einsatzfahrzeugen, ausgenommen die „Alarmfahrt“. Der Marsch einzelner Fahrzeuge erfolgt dabei nach den allgemeinen Verkehrsregeln; für ihn gelten keine Besonderheiten. Mehrere Fahrzeuge – wenigstens drei – hingegen können als „geschlossener Verband“ im verkehrsrechtlichen Sinne fahren.

In Abweichung von dem in der StVO gebräuchlichen Begriff des „geschlossenen Verbands“ wird im weiteren Verlauf statt dessen der Begriff „Marschverband“ gewählt.

Die Merkmale eines Marschverbandes sind:

- gemeinsame Fahrt von mindestens drei Fahrzeugen, [3] und [5],
- einheitliche Führung,
- geschlossene Bewegung mit einheitlichen Abständen und dadurch bedingter einheitlicher Geschwindigkeit,
- Kennzeichnung der Fahrzeuge.

Zweck eines Marsches im Marschverband

Im Unterschied zur „Alarmfahrt“, die oft mit der höchstmöglichen vertretbaren Geschwindigkeit durchgeführt wird, soll der Marsch im Marschverband sicherstellen, daß zusammengefaßte Einsatzkräfte ihr Ziel

- vollständig,
- rechtzeitig und
- in einsatzfähigem Zustand

erreichen. Es werden dabei auch im allgemeinen größere Entfernungen zurückgelegt. Die „Marschgeschwindigkeit“ spielt dabei im Gegensatz zur Alarmfahrt nur eine untergeordnete Rolle.

Der Marsch im Marschverband kann unterschiedlichen Zwecken dienen:

Wir danken der „Brandschutz“ Redaktion für die freundliche Genehmigung zum Nachdruck des Beitrages.

- Übung des Marsches und Fahrerausbildung;
- Fahrt zu Übungsstellen;
- Fahrt zu weit entfernten Einsatz- bzw. Schadensstellen.

Rechtsgrundlagen

Nach § 27 StVO gelten für „geschlossene Verbände“ (= Marschverbände) die allgemeinen Verkehrsregeln. Der Marschverband, der verkehrsrechtlich als *ein* Verkehrsteilnehmer anzusehen ist, hat in „angemessenen Abständen“ Zwischenräume für den übrigen Verkehr freizulassen. Er muß für andere Verkehrsteilnehmer „deutlich erkennbar“ sein; d. h., daß jedes einzelne Fahrzeug „gekennzeichnet“ werden muß.

Eine mehr als verkehrsübliche Inanspruchnahme von Straßen bedarf nach § 29 StVO der Erlaubnis der zuständigen Straßenverkehrsbehörde. Das gilt generell auch für den Marsch von Marschverbänden. Ausnahmen davon regelt der § 35 StVO:

„Von den Vorschriften der StVO sind die Bundeswehr, der Bundesgrenzschutz, die Feuerwehr, der Katastrophenschutz, die Polizei und der Zolldienst befreit, soweit das zur Erfüllung hoheitlicher Aufgaben dringend geboten ist.“

Dagegen bedürfen diese Organisationen auch der Erlaubnis, wenn sie mehr als 30 Kraftfahrzeuge im geschlossenen Verband fahren lassen wollen.

Die Beschränkungen der Sonderrechte (d. h. Erlaubnispflicht bei mehr als 30 Fahrzeugen im Marschverband) gelten jedoch nicht bei Einsätzen anlässlich von Unglücksfällen, Katastrophen und Störungen der öffentlichen Sicherheit oder Ordnung sowie ... im Verteidigungs- und Spannungsfall.“

Die Erlaubnispflicht kann ebenfalls entfallen, d. h., eine Erfüllung hoheitlicher Aufgaben liegt auch vor, wenn

- aus Übungsgründen kurzfristig anzusetzende Märsche nicht vorzeitig bekannt werden sollen oder

- Märsche im geschlossenen Verband im Rahmen der Ausbildung kurzfristig durchgeführt werden sollen und die Einholung einer Erlaubnis nicht möglich war [3].

Die Sonderrechte dürfen nur unter gebührender Berücksichtigung der öffentlichen Sicherheit und Ordnung ausgeübt werden.

Auch bei Vollzug hoheitlicher Aufgaben haben Marschverbände auf Weisung eines Polizeibeamten zu halten oder Kraftfahrzeugen, die mit blauem Blinklicht und Einsatzhorn fahren, freie Bahn zu schaffen.

Die Erlaubnis ist möglichst frühzeitig vor Marschbeginn bei der Verwaltungsbehörde zu beantragen, in deren Zuständigkeitsbereich der Marsch beginnt.

Die zuständige Verwaltungsbehörde beteiligt die Straßenbaubehörden und die Polizei. Geht der Marsch über den eigenen Bereich hinaus, so beteiligt sie die anderen zuständigen Verwaltungsbehörden. Alle beteiligten Behörden sind verpflichtet, das Erlaubnisverfahren beschleunigt durchzuführen.

Die Erlaubnis kann auch mündlich erteilt werden. Wenn es die Verkehrs- und Straßenverhältnisse dringend erfordern, können Bedingungen gestellt oder Auflagen erteilt werden.

Wenn der Verkehr auf der Straße und deren Zustand dies zulassen, kann eine Dauererlaubnis erteilt werden. Sie kann widerrufen werden, wenn der genehmigte Verkehr zu unerträglichen Behinderungen des anderen Verkehrs führen würde.

Soll das blaue Blinklicht zusammen mit dem Einsatzhorn bei der Inanspruchnahme von Sonderrechten benutzt werden, so ist nach § 38 StVO Voraussetzung, daß „höchstes Eile geboten ist“, um

- Menschenleben zu retten oder
- bedeutende Sachwerte zu erhalten.

Diese Voraussetzungen liegen beim Marsch im Marschverband nicht vor. Das Blaulicht allein darf nur zur Warnung an Unfallstellen oder sonstigen Einsatzstellen sowie zur Begleitung von Marschbänden benutzt werden. Um eine Abwertung des



Zusammenstellung eines Marschverbands.



Der Marschverband unterwegs.



Technischer Halt am Straßenrand.



Technischer Halt auf einer Autobahn-Raststätte.



Ortsfeste Einrichtung (hier Feuerwache) zur Einlegung einer Rast.



Schwierig ist die Einhaltung konstanter Abstände zum Vordermann.



Auch die „Orientierung nach hinten“ ist wichtig.



Der Marsch endet im Bereitstellungsraum.

Blaulichtes zu vermeiden, ist dabei zurückhaltende Benutzung geboten.

In Abhängigkeit von der jeweiligen Verkehrslage ist es u. U. zweckmäßig, am ersten und letzten Kraftfahrzeug eines Marschverbandes blaues Blinklicht einzuschalten.

Gelbes Blinklicht warnt vor Gefahren. Es darf von den damit ausgerüsteten Fahrzeugen nur verwendet werden, um vor Arbeits- oder Unfallstellen, vor ungewöhnlich langsam fahrenden Fahrzeugen oder vor Fahrzeugen mit ungewöhnlicher Breite oder Länge oder mit ungewöhnlich breiter oder langer Ladung zu warnen.

Marschverband

Aus den in § 35 StVO festgelegten Kriterien zur Erlaubnispflicht ergibt sich die Forderung, daß, wenn die Voraussetzung „dringend gebotene Erfüllung einer hoheitlichen Aufgabe“ vorliegt, ein Marschverband zweckmäßigerweise aus nicht mehr als 30 Fahrzeugen bestehen sollte. Es sind dabei nur die Fahrzeuge gemeint, die „im Verband“ mit gleichen Abständen fahren, nicht jedoch die zur Marschüberwachung und Verkehrssicherung vorgesehenen Einzelfahrzeuge.

Sollten mehr als 30 Fahrzeuge im Kfz-Marsch verlegt werden, so empfiehlt es sich, mehrere Marschverbände mit jeweils 2 bis 5 Minuten Abstand voneinander marschieren zu lassen. Damit ist auch die Forderung nach „Zwischenräumen für den übrigen Verkehr“ erfüllt, [3] und [4].

Eine weitere Unterteilung eines Marschverbandes in *Einzelgruppen* von je 3 bis 8 Fahrzeugen ist ebenfalls möglich [2].

Der Abstand zwischen den Einzelgruppen sollte dabei 1 bis 2 Minuten betragen [4]. Eine Aufteilung in Einzelgruppen ist dann sinnvoll, wenn die Marschstrecke über verkehrsreiche Straßen und durch Ortschaften mit Ampelanlagen (außer reinen Fußgängerampeln) führt. Allerdings ist dann jedoch auch mehr Führungspersonal erforderlich.

Alle im Marschverband fahrenden Fahrzeuge haben Abblendlicht einzuschalten und setzen, außer dem letzten Fahrzeug, vorne links eine blaue Flagge; das letzte Fahrzeug setzt vorne links eine grüne Flagge.

Bei Aufteilung des Marschverbandes in Einzelgruppen setzt das letzte Fahrzeug jeder Einzelgruppe vorne links eine grüne Flagge [4].

Das Fahrzeug des *Führers des Marschverbandes*, der gleichzeitig „taktischer Führer“ sein sollte, ist an keinen festen Platz gebunden und wird durch eine schwarz-weiße, schräggeteilte Flagge gekennzeichnet.

Die Einzelfahrer (Verkehrssicherung, Führer des Marschverbandes) fahren tagsüber ohne Abblendlicht und setzen, ausgenommen das Fahrzeug des Führers des Marschverbandes, auch keine Flagge.

Streckenpunkte

Der *Ablaufpunkt* ist ein markanter Punkt (Autobahn-Auffahrt, Brücke usw.) nahe beim Abmarschort, der zur festgelegten *Ablaufzeit* vom ersten Fahrzeug eines Marschverbandes mit der befohlenen *Marschgeschwindigkeit* passiert wird. Stellen wie Steigungen, Ortsdurchfahrten, Engen, an denen leicht Stockungen auftreten, sind als Ablaufpunkte ungeeignet.

Der *Auslaufpunkt* ist ein markanter Punkt nahe beim Marschziel, der zur festgelegten *Auslaufzeit* vom ersten Fahrzeug eines Marschverbandes mit der befohlenen *Marschgeschwindigkeit* passiert wird. Hinter dem Auslaufpunkt kann der Marschverband aufgeteilt und in verschiedene Räume (Bereitstellungsräume, Unterkünfte, Feuerwachen, Gerätehäuser usw.) dirigiert werden.

Marschunterbrechungen

Marschunterbrechungen können in Form des „*Technischen Haltes*“ oder in Form der „*Rast*“ eingeplant werden.

Der „*Technische Halt*“ ist eine Kurzpause, die etwa alle zwei Stunden eingelegt werden soll, etwa 15 Minuten dauert und dem Zweck dient, eine technische Überprüfung der Fahrzeuge durchführen zu können.

- Folgende Grundsätze sind zu beachten:
- Jedes Fahrzeug muß ohne Rückwärtssetzen ausscheren können, ggf. ist die Lenkung vor dem Stillstand des Fahrzeuges scharf zur Fahrbahn hin einzuschlagen, um das Ausscheren zu sichern;
 - der Marschverband muß ohne Wendemanöver weiterfahren können;
 - Fahrzeuge dürfen nicht in Gefahrenbereichen abgestellt werden;
 - Mannschaften sitzen nur auf Befehl ab und stets zum Fahrbahnrand hin, in der Regel also nach rechts;
 - Verkehrssicherung durchführen! Vorher eingeteilte Verkehrssicherungsposten stellen sich ohne besonderen Befehl mit Winkerkellen auf;
 - Fahrer und Beifahrer prüfen das Fahrzeug;
 - Sichtverbindung zwischen den Verkehrssicherungsposten ist aufrechtzuerhalten.

Die *Rast* ist eine längere Ruhepause; sie dient der Versorgung und Fahrzeugüberprüfung. Etwa alle 5 bis 6 Stunden ist eine Rast von etwa 2 Stunden Dauer vorzusehen. In der Regel kann eine Rast nicht am Straßenrand erfolgen, sondern es muß vorher ein „Rastraum“ abseits der Marschstraße erkundet werden.

Funktionsträger

Der *Führer des Marschverbandes* hat dafür zu sorgen, daß die geltenden Vorschriften befolgt werden und die Marschdisziplin eingehalten wird. Er sollte nicht im Spitzenfahr-

zeug vor dem Marschverband herfahren, sondern dafür einen eigenen *Marschführer* einteilen. Der Führer eines Marschverbandes hat alles zu tun, um den Marschverband einsatzfähig zum Ziel zu bringen.

Der *Schließende* ist für die verkehrsmäßige Absicherung des Kolonnenendes verantwortlich. Er sollte ein mit einem eigenen Kleinfahrzeug ausgestatteter, fahrzeugtechnisch qualifizierter Führer/Unterführer sein, der im allgemeinen an vorletzter Stelle im Marschverband mitfährt. Ihm sollten ein Werkstatt- und ein Bergefahrzeug unterstellt werden, damit er bei Ausfall von Fahrzeugen entsprechende Maßnahmen einleiten kann. Zudem entfernt er eigene Ausschielderungen und kann bei Marschbeginn zur Sicherstellung eines geregelten Abmarsches als *Ablaufführer* am Ablaufpunkt eingeteilt werden.

Auch bei Aufteilung des Marschverbandes in Einzelgruppen genügt ein Schließender.

Im Gegensatz zum für den Gesamtmarsch – einschließlich aller Vorbereitungen – verantwortlichen Führer des Marschverbandes, der an keinen festen Platz gebunden ist, führt der *Marschführer* im Spitzenfahrzeug den Marschverband an.

Er ist für die korrekte Einhaltung des Marschweges verantwortlich. Bei Aufteilung eines Marschverbandes in Einzelgruppen ist für jede Einzelgruppe ein Marschführer einzuteilen.

Dem *Verantwortlichen für die Verkehrssicherung* sollten, falls vorhanden, sämtliche Kradmelder und genügend Kleinfahrzeuge unterstellt werden.

Im Gegensatz zur Bundeswehr, zum Bundesgrenzschutz und zur Polizei haben Feuerwehr- und Katastrophenschutzseinheiten keine generelle Befugnis zur Verkehrsregelung. Melder bzw. Kradmelder können daher nur zur Verkehrssicherung/Verkehrswarnung eingesetzt werden.

In diesem Sinne regelt der Verantwortliche für die Verkehrssicherung, ggf. in Absprache mit den örtlichen Polizeibehörden, den Einsatz der ihm unterstellten Kräfte an verkehrskritischen Punkten (Autobahnauffahrten, Richtungsänderung bei Autobahnkreuzen, Ortsdurchfahrten, Kreuzungen, Ampeln, Engstellen usw.). Die eingesetzten Trupps sollten, falls es möglich ist, nach Vorbeifahrt des Marschverbandes diesen überholen (BAB), damit sie erneut für Verkehrssicherungsaufgaben zur Verfügung stehen.

Marschfolge

Unter der *Marschfolge* versteht man die Reihenfolge der Fahrzeuge bzw. Einheiten.

Grundsätzlich sollten, falls vorhanden, Sanitäts-, Werkstatt- und Bergefahrzeuge am Ende eines Marschverbandes fahren.

Es ist auf jeden Fall sicherzustellen, daß das *schwerste Fahrzeug* gleichzeitig *Schlussfahrzeug* ist. Kleinfahrzeuge sollten wegen

der Gefährdung durch Auffahrunfälle niemals Schlußfahrzeug sein. Es ist daher zweckmäßig, daß nachfolgende Kleinfahrzeuge, wenn sie aufgrund der Verkehrslage nicht den gesamten Marschverband überholen können, wenigstens versuchen, das schwere Schlußfahrzeug zu überholen.

Rechengrößen

Die *Marschgeschwindigkeit* hängt von der Art der Fahrzeuge und von der möglichen Höchstgeschwindigkeit des langsamsten Fahrzeugs ab. Außerdem beeinflussen Jahreszeit, Tageszeit, Wetter, Straßenzustand, lange Steigungs- und Gefällstrecken sowie die Verkehrslage stark die Marschgeschwindigkeit.

Die aufgrund dieser Kriterien festgelegte Marschgeschwindigkeit muß eingehalten werden, da der aufgestellte „Fahrplan“ ggf. auch die Marschplanung anderer Einheiten beeinflusst.

Als Anhalt für die maximal anzusetzende Marschgeschwindigkeit gilt, daß das langsamste Fahrzeug noch eine „Aufholreserve“ von 10 km/h haben muß.

Folgende Richtwerte für die Marschgeschwindigkeit sind zu empfehlen:

- ▶ Autobahn bis zu 60 km/h
- ▶ sonstige Straßen 40 bis 50 km/h

Eine ungefähre Angabe genügt jedoch nicht. Für bestimmte Streckenabschnitte ist die jeweilige Marschgeschwindigkeit fest vorzugeben.

Im Falle einer unvorhergesehenen zeitlichen Verzögerung des gesamten Marschverbandes oder von Einzelgruppen wird mit der im Marschbefehl festgelegten *Aufholgeschwindigkeit* weitergefahren, um so möglichst den ursprünglich vorgegebenen Zeitrahmen einzuhalten. Einzelfahrzeuge hingegen können zum Aufholen einer Verspätung mit der jeweils zulässigen Maximalgeschwindigkeit fahren.

Die *Fahrzeugabstände* sollen, abhängig von der gefahrenen Geschwindigkeit und der Art der Straße, zwischen 25 und 100 m betragen.

Fahrzeugabstände	
▶ in Ortschaften	25 m
▶ auf Landstraßen:	
– Marschgeschwindigkeit bis 50 km/h:	50 m
– Marschgeschwindigkeit über 50 km/h:	100 m
▶ auf Autobahnen:	100 m

dern viel Übung; ebenso ist eine strenge Überwachung der Marschdisziplin durch den Führer des Marschverbandes oder durch von ihm eingeteilte Unterführer erforderlich.

Als Abschätzungshilfe kann die Entfernung der Begrenzungspfähle bei Bundesstraßen und Autobahnen genommen werden. Sie beträgt im allgemeinen 50 m.

Die *Marschlänge* ist aus der Zahl der marschierenden Fahrzeuge und dem Fahrzeugabstand zu ermitteln. Allerdings muß zwischen der Marschlänge eines Marschverbandes mit oder ohne Einzelgruppen unterschieden werden. Wenn als Rechengröße die Fahrzeuglänge einheitlich mit 7 m angenommen wird, gilt folgender Zusammenhang:

$$L = A \cdot (F + 7) + E$$

- L = Marschlänge in m
- A = Anzahl der Fahrzeuge
- F = Fahrzeugabstand in m
- E = Einzelgruppenabstände in m

Beispiel:

- Vorgegeben sind:
- Ein aus 3 Einzelgruppen bestehender Marschverband,
 - je Einzelgruppe 8 Fahrzeuge,
 - 50 km/h Marschgeschwindigkeit,
 - Einzelgruppenabstand 2 min.
- Gesucht wird die Marschlänge!

$$A = 3 \cdot 8 = 24 \text{ Fahrzeuge}$$

F = 50 m, das ist der bei einer Marschgeschwindigkeit von 50 km/h empfohlene Fahrzeugabstand (s. o.)

$$E = 2 \cdot 2 \text{ min} \cdot \frac{50 \text{ km/h}}{60 \text{ min/h}} = 3,333 \text{ km} = 3333 \text{ m}$$

Die Marschlänge kann nun errechnet werden:

$$L = 24 \cdot (50 + 7) + 3333 = 24 \cdot 57 + 3333 = 1368 + 3333 = 4701 \text{ m} \approx 4,7 \text{ km}$$

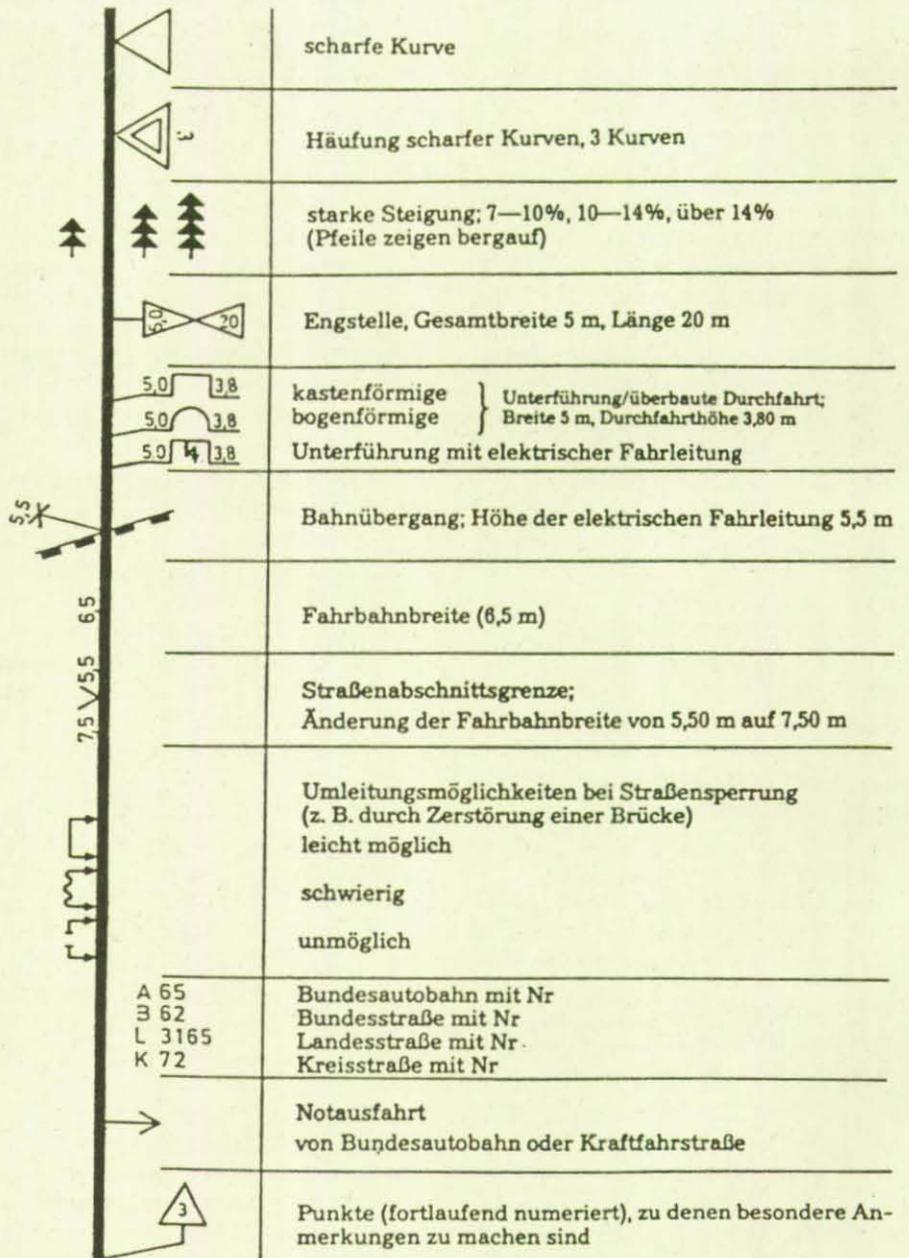


Abb. 1: Symbole für die Darstellung von Streckenplänen.

Str Nr	Str km	Fixpunkte	Erkundungsstrecke von: A - Dorf bis D - Dorf	Bemerkungen Maßnahmen	
B49	0,0	Ortsausgang		<p>1.) Straßenunterführung 2 VerkPosten</p> <p>2.) Ortsdurchfahrt, 3 Ampeln werden durch Polizei geschaltet</p> <p>bis 50 Kfz möglich</p> <p>beschränkt, zwischen 6⁰⁰ u. 8⁰⁰ Uhr starker Zugverkehr</p> <p>3.) Engstelle, Blockverkehr 2 VerkPosten</p> <p>bis 30 Kfz möglich</p> <p>4.) 3 stark befahrene Kreuzungen 3 VerkPosten</p>	
	1,1	Abzweigung nach E - Dorf			
	1,5				
	0,8				
	2,5	Brücke Löwenbach			
	4,2	Kirche			
	K93	1,2			Bahnübergang
		0,9			
		1,4			Einzelnes Bauernhaus (Blechdach)
		0,3			
1,0					
5,2		Ortsausgang			
20,1					

Abb. 2: Ergebnis der Erkundung einer Marschstrecke: Streckenplan (Beispiel).

Die *Durchlaufzeit* ist die Zeitdauer, die sich ergibt, wenn der Marschverband einen Straßenpunkt durchläuft. Sie ist abhängig von der Marschgeschwindigkeit und der Marschlänge.

Errechnet wird sie wie folgt:

$$D = \frac{L \cdot 60}{G}$$

D = Durchlaufzeit in min
L = Marschlänge in km!
G = Geschwindigkeit in km/h

Beispiel:

Vorgegeben sind:
- Ein Marschverband mit 4 km Marschlänge,

- 50 km/h Marschgeschwindigkeit.

Die Durchlaufzeit kann nun errechnet werden:

$$D = \frac{4 \cdot 60}{50} = 4,8 \text{ min} \\ \approx 5 \text{ min}$$

Die *Marschdauer* wird wie die Durchlaufzeit errechnet; nur wird anstelle der Marschlänge L die Marschstrecke S eingesetzt:

$$M = \frac{S \cdot 60}{G} + U$$

M = Marschdauer in min
S = Marschstrecke in km
G = Geschwindigkeit in km/h
U = Marschunterbrechungen in min (Rast, Technischer Halt)

Beispiel:

Vorgegeben sind:
- 68 km Marschstrecke,
- 40 km/h Marschgeschwindigkeit,
- keine Marschunterbrechungen.
Die Marschdauer kann nun errechnet werden:

$$M = \frac{68 \cdot 60}{40} = 102 \text{ min} = 1 \text{ Std.}, 42 \text{ min}$$

Bei der Ermittlung der gesamten Marschdauer ist die Marschstrecke in Streckenabschnitte gleicher Geschwindigkeiten und gleicher Marschlängen zu unterteilen.

Marschvorbereitungen

Eine geregelte Marschbewegung ist ohne eingehende Erkundung nicht möglich. Dieser sollte ein intensives Kartenstudium vorangehen. Die Erkundungskräfte müssen folgende Gegebenheiten im Zuge von Marschwegen berücksichtigen:

- Befahrbarkeit
- lange Steigungs- und Gefällstrecken
- ggf. Ausweichmöglichkeiten auf andere Straßen
- Plätze für Techn. Halte/Rasten
- scharfe Kurven, Serpentin
- Brücken (Belastbarkeit)
- Engstellen
- Durchfahrten

Verkehrsreiche Ortsdurchfahrten sollten möglichst umgangen werden. Das Erkundungsergebnis kann grafisch mit Symbolen dargestellt werden (Abb. 1). Die Ausschilderung der Marschstrecke ist ebenfalls Aufgabe der Erkundungskräfte.

Die *Versorgung* des Marschverbandes mit Verpflegung, Kraft- und Betriebsstoffen muß insbesondere bei längerer Marschdauer sorgfältig im Rahmen einer Rast vorgeplant werden.

Auch nach Eintreffen am Bestimmungsort ist die sofortige Versorgung sicherzustellen, da ansonsten eventuell die Einsatzbereitschaft gefährdet ist.

Befehlsgebung

Der *Vorbefehl*, der der Herstellung der Abmarschbereitschaft dient, sollte möglichst frühzeitig herausgegeben werden.

In ihm müssen folgende Angaben enthalten sein:

- Lage,
- Auftrag,
- ungefähre Abmarschzeit,
- voraussichtlicher Abmarschort,
- Marschziel,
- ungefähre Marschdauer.

Der *Marschbefehl* regelt exakt den Ablauf der geplanten Marschbewegung. Er muß folgende Angaben enthalten (Seite 36):

Marschlänge bzw. Entfernung in km	km/h																			
	10		15		20		25		30		35		40		45		50		60	
	h	min	h	min	h	min	h	min	h	min	h	min	h	min	h	min	h	min	h	min
51	5	06	3	24	2	33	2	02	1	42	1	27	1	17	1	08	1	01	51	
52	5	12	3	28	2	36	2	05	1	44	1	29	1	18	1	09	1	02	52	
53	5	18	3	32	2	39	2	07	1	46	1	31	1	20	1	11	1	04	53	
54	5	24	3	36	2	42	2	10	1	48	1	33	1	21	1	12	1	05	54	
55	5	30	3	40	2	45	2	12	1	50	1	34	1	23	1	13	1	06	55	
56	5	36	3	44	2	48	2	14	1	52	1	36	1	24	1	15	1	07	56	
57	5	42	3	48	2	51	2	17	1	54	1	38	1	26	1	16	1	08	57	
58	5	48	3	52	2	54	2	19	1	56	1	39	1	27	1	17	1	10	58	
59	5	54	3	56	2	57	2	22	1	58	1	41	1	29	1	19	1	11	59	
60	6	00	4	00	3	00	2	24	2	00	1	43	1	30	1	20	1	12	60	
61	6	06	4	04	3	03	2	26	2	02	1	45	1	32	1	21	1	13	01	
62	6	12	4	08	3	06	2	29	2	04	1	46	1	33	1	23	1	14	02	
63	6	18	4	12	3	09	2	31	2	06	1	48	1	35	1	24	1	16	03	
64	6	24	4	16	3	12	2	34	2	08	1	50	1	36	1	25	1	17	04	
65	6	30	4	20	3	15	2	36	2	10	1	51	1	38	1	27	1	18	05	
66	6	36	4	24	3	18	2	38	2	12	1	53	1	39	1	28	1	19	06	
67	6	42	4	28	3	21	2	41	2	14	1	55	1	41	1	29	1	20	07	
68	6	48	4	32	3	24	2	43	2	16	1	57	1	42	1	31	1	22	08	
69	6	54	4	36	3	27	2	46	2	18	1	58	1	44	1	32	1	23	09	
70	7	00	5	00	3	30	2	48	2	20	2	00	2	45	1	33	1	24	10	
71	7	06	4	44	3	33	2	50	2	22	2	02	2	47	1	35	1	25	11	
72	7	12	4	48	3	36	2	53	2	24	2	03	2	48	1	36	1	26	12	
73	7	18	4	52	3	39	2	55	2	26	2	05	2	50	1	37	1	28	13	
74	7	24	4	56	3	42	2	58	2	28	2	07	2	51	1	39	1	29	14	
75	7	30	5	00	3	45	3	00	3	30	2	09	2	53	1	40	1	30	15	
76	7	36	5	04	3	48	3	02	3	32	2	10	2	54	1	41	1	31	16	
77	7	42	5	08	3	51	3	05	3	34	2	12	2	56	1	43	1	32	17	
78	7	48	5	12	3	54	3	07	3	36	2	14	2	57	1	44	1	34	18	
79	7	54	5	16	3	57	3	10	3	38	2	15	2	59	1	45	1	35	19	
80	8	00	5	20	4	00	3	12	3	40	2	17	2	00	2	47	1	36	20	
81	8	06	5	24	4	03	3	14	3	42	2	19	2	02	2	48	1	37	21	
82	8	12	5	28	4	06	3	17	3	44	2	21	2	03	2	49	1	38	22	
83	8	18	5	32	4	09	3	19	3	46	2	22	2	05	2	51	1	40	23	
84	8	24	5	36	4	12	3	22	3	48	2	24	2	06	2	52	1	41	24	
85	8	30	5	40	4	15	3	24	3	50	2	26	2	08	2	53	1	42	25	
86	8	36	5	44	4	18	3	26	3	52	2	27	2	09	2	55	1	43	26	
87	8	42	5	48	4	21	3	29	3	54	2	29	2	11	2	56	1	44	27	
88	8	48	5	52	4	24	3	31	3	56	2	31	2	12	2	57	1	46	28	
89	8	54	5	56	4	27	3	34	3	58	2	33	2	14	2	59	1	47	29	
90	9	00	6	00	4	30	3	36	3	00	3	34	2	15	2	00	1	48	30	
91	9	06	6	04	4	33	3	38	3	02	3	36	2	17	2	01	1	49	31	
92	9	12	6	08	4	36	3	41	3	04	3	38	2	18	2	03	1	50	32	
93	9	18	6	12	4	39	3	43	3	06	3	39	2	20	2	04	1	52	33	
94	9	24	6	16	4	42	3	46	3	08	2	41	2	21	2	05	1	53	34	
95	9	30	6	20	4	45	3	48	3	10	2	43	2	23	2	07	1	54	35	
96	9	36	6	24	4	48	3	50	3	12	2	45	2	24	2	08	1	55	36	
97	9	42	6	28	4	51	3	53	3	14	2	46	2	26	2	09	1	56	37	
98	9	48	6	32	4	54	3	55	3	16	2	48	2	27	2	11	1	58	38	
99	9	54	6	36	4	57	3	58	3	18	2	50	2	29	2	12	1	59	39	
100	10	00	6	40	5	00	4	00	4	20	3	51	2	30	2	13	2	00	40	

Marschlänge bzw. Entfernung in km	km/h																			
	10		15		20		25		30		35		40		45		50		60	
	h	min	h	min	h	min	h	min	h	min	h	min	h	min	h	min	h	min	h	min
1	06	04	03	02	02	02	02	02	02	02	02	02	02	02	02	02	02	02	02	
2	12	08	06	05	04	03	03	03	03	03	03	03	03	03	03	03	03	03	03	
3	18	12	09	07	06	05	04	04	04	04	04	04	04	04	04	04	04	04	04	
4	24	16	12	10	08	07	06	05	05	05	05	05	05	05	05	05	05	05	05	
5	30	20	15	12	10	09	08	07	06	06	06	06	06	06	06	06	06	06	06	
6	36	24	18	14	12	10	09	08	07	07	07	07	07	07	07	07	07	07	07	
7	42	28	21	17	14	12	11	09	08	08	08	08	08	08	08	08	08	08	08	
8	48	32	24	19	16	14	12	11	10	08	08	08	08	08	08	08	08	08	08	
9	54	36	27	22	18	15	14	12	11	09	09	09	09	09	09	09	09	09	09	
10	00	40	30	24	20	17	15	13	12	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	
11	06	44	33	26	22	19	17	15	13	11	11	11	11	11	11	11	11	11	11	
12	12	48	36	29	24	21	18	16	14	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	
13	18	52	39	31	26	22	20	17	16	13	13	13	13	13	13	13	13	13	13	
14	24	56	42	34	28	24	21	19	17	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	
15	30	00	45	36	30	26	23	20	18	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15	
16	36	04	48	38	32	27	24	21	19	16	16	16	16	16	16	16	16	16	16	
17	42	08	54	41	34	29	26	23	20	17	17	17	17	17	17	17	17	17	17	
18	48	12	54	43	36	31	27	24	22	18	18	18	18	18	18	18	18	18	18	
19	54	16	57	46	38	33	29	25	23	19	19	19	19	19	19	19	19	19	19	
20	00	20	00	48	40	34	30	27	24	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	
21	06	24	03	50	42	36	32	28	25	21	21	21	21	21	21	21	21	21	21	
22	12	28	06	53	44	38	33	29	26	22	22	22	22	22	22	22	22	22	22	
23	18	32	09	55	46	39	35	31	28	23	23	23	23	23	23	23	23	23	23	
24	24	36	12	58	48	41	36	32	29	24	24	24	24	24	24	24	24	24	24	
25	30	40	15	00	50	43	38	33	30	25	25	25	25	25	25	25	25	25	25	
26	36	44	18	02	52	45	39	35	31	26	26	26	26	26	26	26	26	26	26	
27	42	48	21	05	54	46	41	36	32	27	27	27	27	27	27	27	27	27	27	
28	48	52	24	07	56	48	42	37	34	28	28	28	28	28	28	28	28	28	28	
29	54	56	27	10	58	50	44	39	35	29	29	29	29	29	29	29	29	29	29	
30	00	00	30	12	00	51	45	40	36	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	
31	06	04	33	14	02	53	47	41	37	31	31	31	31	31	31	31	31	31	31	
32	12	08	36	17	04	55	48	43	38	32	32	32	32	32	32	32	32	32	32	
33	18	12	39	19	06	57	50	44	40	33	33	33	33	33	33	33	33	33	33	
34	24	16	42	22	08	58	51	45	41	34	34	34	34	34						

1. Beschreibung

Die „Rechenscheibe, Marschbearbeitung“ besteht aus Grundplatte und darauf befestigter Drehscheibe. Zur Ermittlung von Werten sind Zahlen und Marken auf 7 Skalen eingetragen.

Bedeutung der 7 Skalen auf Grundplatte und Drehscheibe			
Skala Nr	befindet sich auf	Bedeutung	Hinweis-pfeil
1	Grundplatte	Kfz-Anzahl	1
2	Drehscheibe	Kfz-Abstand in m	2
3	Grundplatte	Weg in km; Kolonnenlänge	3
3	Drehscheibe	Strichmarkierung „km“ ²⁾ (Ablesemarke für km-Wert)	3a
3	Drehscheibe	Strichmarkierung „M“ ²⁾ (Ablesemarke für M-Wert)	3b
4	Drehscheibe	Geschwindigkeit in km/Std	4
5	Grundplatte	Zeit in Min	5
6	Drehscheibe	Zeit in Min	6
7	Grundplatte	Weg in km	7

2. Ablesehinweise

Beim Ablesen zeigt die Richtung der Pfeilspitze die Zugehörigkeit der Skala an.

Es wird abgelesen:

- Skala 2 in Richtung ihrer Pfeilspitzen nur in Verbindung mit Skala 1
- Skala 3 an der jeweiligen Strichmarkierung der Weg in km oder die Kolonnenlänge²⁾
- Skala 4 in Richtung ihrer Strichmarkierungen nur in Verbindung mit Skala 5
- Skala 6 ist mit der Pfeilspitze (1 Std = 60 Min) auf die gewünschte Marschgeschwindigkeit der Skala 7 einzustellen. Dann stehen alle km-Werte den entsprechenden Min-Werten gegenüber

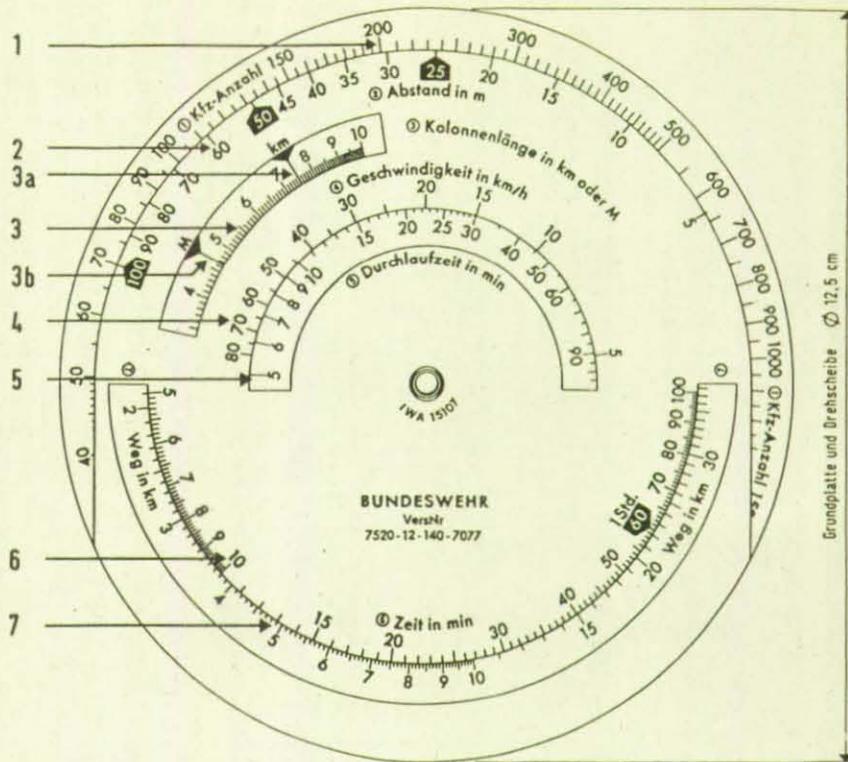


Abb. 5: Rechenscheibe der Bundeswehr für die Kfz-Marsch-Planung.

- Lage,
- Auftrag, eigene Absicht,
- Abmarschzeit (Ablaufzeit),
- Abmarschort (Ablaufpunkt),
- Marschziel (Auslaufpunkt),
- Marschweg,
- Marschfolge,
- Eintreffzeit (Auslaufzeit),
- Marschgeschwindigkeit,
- Aufholgeschwindigkeit,
- Fahrzeugabstand,
- Halte,
- Rasten,
- Versorgung,
- Verbindungen,
- Funktionsträger:
 - Führer des Marschverbandes,
 - Marschführer,
 - Schließender,
 - Verantwortlicher für die Verkehrsregelung.

Der Marschbefehl wird, sofern es sich nur um *einen* Marschverband handelt, von dem verantwortlichen Führer des Marschverbandes ausgearbeitet.

Er sollte jedem Fahrzeugführer und jedem Fahrer bekannt sein.

Mögliche Anlagen zu einem Marschbefehl sind:

- Karten,
- Skizzen,
- Streckenpläne (Abb. 2),
- Marschtabelle (Abb. 3).

Durch Ausarbeitung eines Streckenplans und einer Marschtabelle werden bereits zu vielen Punkten des Marschbefehls Festlegungen getroffen.

Die eingeteilten Funktionsträger sollten auf jeden Fall mit einer Karte 1:250 000 (oder genauer) ausgestattet werden.

Jeder Kraftfahrer sollte eine Marschskizze erhalten, die evtl. als Streckenplan ausgearbeitet ist. Notfalls können sich die Kraftfahrer anhand einer Karte selber die Skizzen anfertigen.

Mit einer Marschtabelle (Abb. 3) kann eine geplante Marschbewegung übersichtlich dargestellt werden. Zur Ermittlung der Zeiten geht man dabei vom Spitzenfahrzeug aus.

Die Tabelle ist Grundlage für die planmäßige Durchführung eines Kfz-Marsches, daher ist ihrer Ausarbeitung besondere Sorgfalt zu widmen. Sie sollte möglichst an jeden Kraftfahrer ausgegeben werden. In ihr wird die gesamte Marschstrecke in übersichtliche Abschnitte unterteilt. Punkte, an denen die Marschgeschwindigkeit bzw. die Fahrzeugabstände geändert werden, sind dabei besonders zu berücksichtigen. Nicht berücksichtigt werden Änderungen von Geschwindigkeit und Abständen in Ortschaften. Anhand der Marschtabelle kann der Marschführer bzw. Führer des Marschverbandes ständig kontrollieren, ob der Marsch planmäßig abläuft.

Rechenhilfen

Zum Aufstellen der Marschtabelle kann als Hilfsmittel eine Weg-Zeit-Tabelle (Abb. 4) benutzt werden. Ein weiteres mögliches Hilfsmittel stellt eine Rechenscheibe dar, die nach Vorgabe der Kfz-Anzahl, des Fahrzeugabstandes und der Marschgeschwindigkeit ein direktes Ablesen aller anderen Werte ermöglicht (Abb. 5).

Die Bewegung eines oder mehrerer Marschverbände läßt sich in einem Weg-Zeit-Diagramm auch grafisch darstellen (Abb. 6). Auf der senkrechten Achse werden dabei die Streckenkilometer aufgetragen, auf der waagerechten Achse die Laufzeit (beginnend bei Null) oder die tatsächliche Uhrzeit.

Allgemeine Verhaltensregeln

Die größte Schwierigkeit besteht darin, daß ungeübte Fahrer nicht konstant den befohlenen Abstand einhalten können. Bei ständig stark wechselndem Abstand bewegt sich der gesamte Marschverband zieharmonikaähnlich auseinander und zusammen. Hier muß der Führer des Marschverbandes, soweit es ihm möglich ist, unter Zuhilfenahme von Übermittlungszeichen korrigierend eingreifen (Abb. 7).

Weiterhin müssen einige grundsätzliche Regeln beachtet werden (Seite 38):

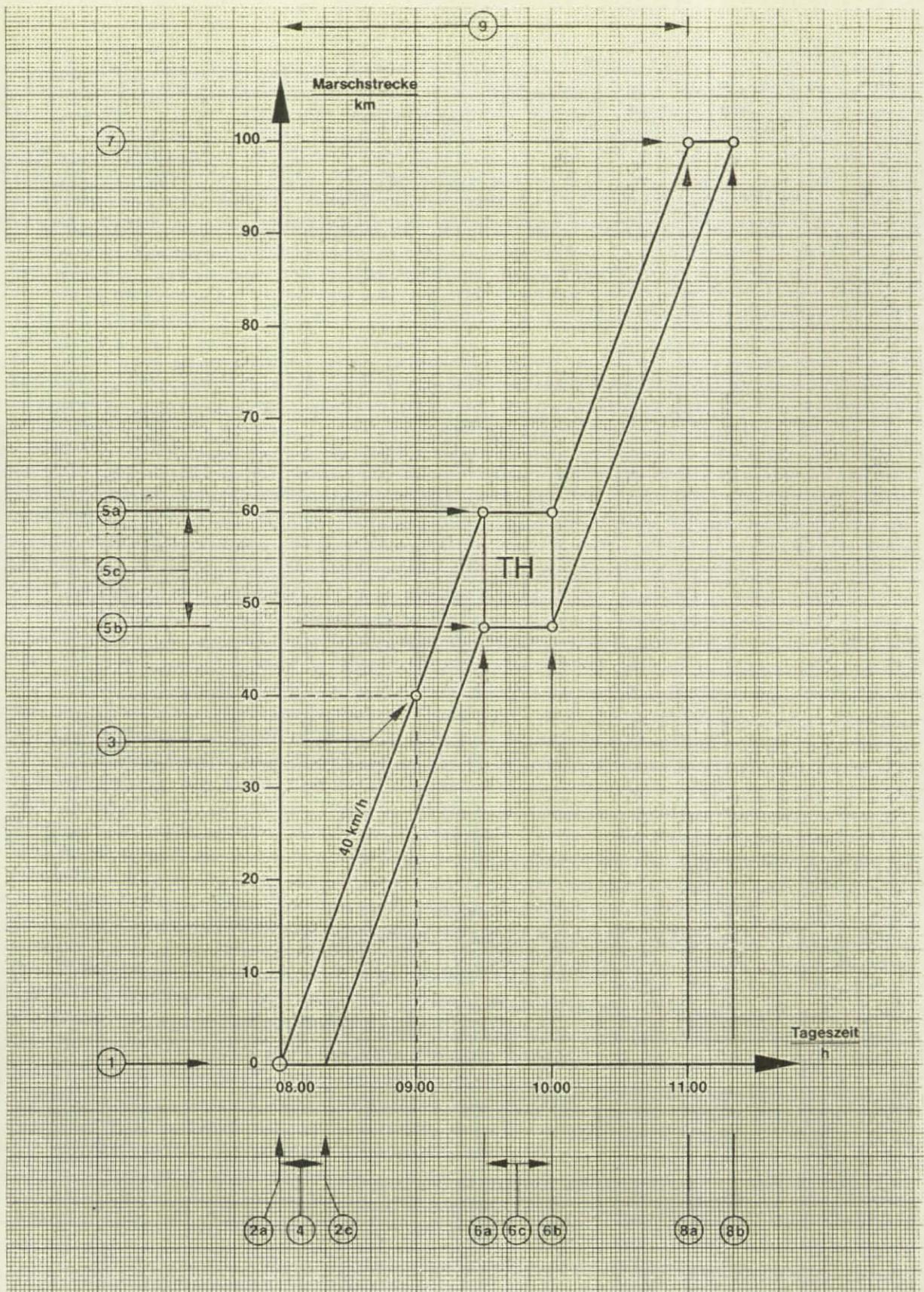
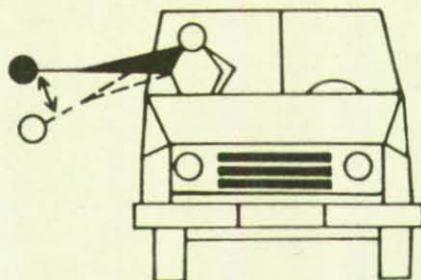
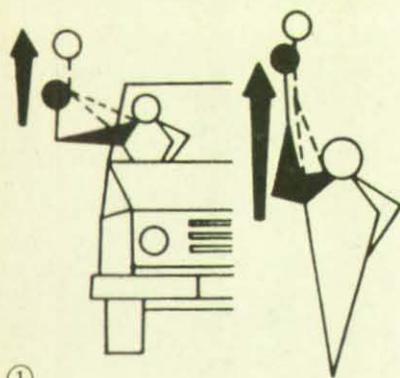


Abb. 6: Grafische Darstellung einer Marschbewegung.

- | | | | | | | | | |
|---|---|----|---|---|--------------------|--|----|----|
| Ablaufpunkt | → | ① | Räume für Marschpausen bei Beibehaltung der Fahrzeugabstände: | | ● Dauer in Minuten | → | ⑥c | |
| Ablaufzeit: | | | ● Anfang | → | ⑤a | Auslaufpunkt | → | ⑦ |
| ● Spitzenfahrzeug des Marschverbandes am Ablaufpunkt | → | ②a | ● Ende | → | ⑤b | Auslaufzeit: | | |
| ● Letztes Fahrzeug des Marschverbandes am Ablaufpunkt | → | ②b | ● Länge in km | → | ⑤c | ● Spitzenfahrzeug des Marschverbandes am Auslaufpunkt | → | ⑧a |
| Marschgeschwindigkeit | → | ③ | Zeiten für Marschpausen: | | | ● Letztes Fahrzeug des Marschverbandes am Auslaufpunkt | → | ⑧b |
| Durchlaufzeit | → | ④ | ● Beginn | → | ⑥a | Marschdauer | → | ⑨ |
| | | | ● Ende | → | ⑥b | | | |



- ① – einmaliges Hochstoßen:
„Aufsitzen!“
– mehrmaliges Hochstoßen:
„Marsch!“/„Schneller!“

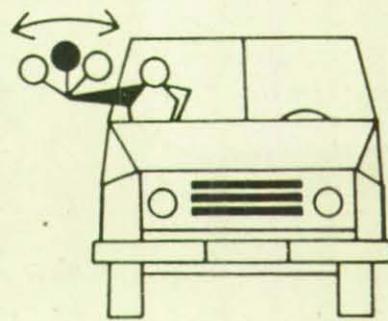
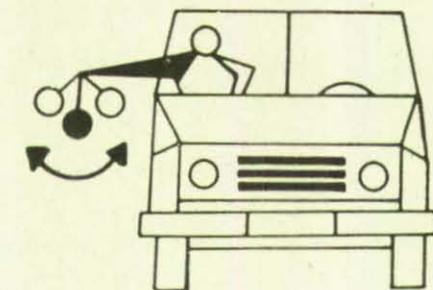
② „Langsamer!“

③ „Halt!“

④ „Abstände verringern!“

⑤ „Abstände vergrößern!“

Abb. 7: Übermittlungszeichen nach PDV 204.



- Muß ein Fahrzeug wegen eines Mangels ausscheren, soll es nach Möglichkeit sofort die Fahrbahn verlassen.
- Um den Zusammenhalt eines Marschverbandes bzw. einer Einzelgruppe zu gewährleisten, hat sich die Orientierung der vorausfahrenden Fahrzeuge nach hinten bewährt. Bei Verzögerungen wird dabei vorne verhalten gefahren, bis das jeweils hintere Fahrzeug aufgeschlossen hat.
- Nur kurzzeitig ausgefallene einzelne Fahrzeuge müssen mit der zulässigen Höchstgeschwindigkeit den Anschluß zu erreichen suchen.

Beim Auffahren auf Autobahnen bzw. bei Richtungsänderungen an Autobahnkreuzen und -dreiecken sollte der Marschführer im Spitzenfahrzeug etwa 1 km weit mit einer um etwa 10 km/h höheren Geschwindigkeit fahren, als sie befohlen ist. Somit wird ein zügiges Auffahren des gesamten Marschverbandes ermöglicht und ein Rückstau verhindert.

Längere Steigungs- und Gefällstrecken sollten hinsichtlich der Marschgeschwindigkeit bei der Marschplanung berücksichtigt werden. Beim Überfahren von Kuppen gilt das gleiche wie beim Auffahren auf Autobahnen. Auch hier sollte der Marschführer im Spitzenfahrzeug vor und hinter der Kuppe jeweils etwa 1 km weit mit um etwa 10 km/h erhöhter Geschwindigkeit fahren, um den nachfolgenden Schwerfahrzeugen vor und nach der Steigung eine Beschleunigung zu ermöglichen. Somit wird ein zügiges Über-

fahren der Kuppe ermöglicht und ein Rückstau auf der Steigungsstrecke verhindert.

Ausgefallene Fahrzeuge müssen mit einer gelben Flagge gekennzeichnet und ggf. zusätzlich gegen Auffahrunfälle abgesichert werden. Weitere Maßnahmen werden durch den Schließenden eingeleitet.

Ausbildung

Die erfolgreiche Durchführung eines Marsches setzt außer einer sorgfältigen Planung voraus, daß die Beteiligten eine ausreichende Ausbildung erfahren haben, die durch Übungen von Zeit zu Zeit aufgefrischt werden muß.

Die Ausbildung für den Marsch sollte folgende Schwerpunkte umfassen:

- Ausbildung für Führungspersonal:*
- Allgemeine organisatorische Grundlagen der Marschplanung und -durchführung
 - Kartenkunde
 - Erkundungsübungen

- Ausbildung für Fahrer:*
- Fahrtechnik
 - Nachtfahrten
 - Anfertigen von Marschskizzen
 - Kennzeichnung von Fahrzeugen
 - Verhaltensregeln bei Marschunterbrechungen
 - Kenntnis der Übermittlungszeichen

Quellennachweis

- [1] Straßenverkehrsordnung
- [2] Vorläufige Dienstvorschrift Marsch LSHD-Dv 1 Teil E (1963)
- [3] Bundesgrenzschutz im Straßenverkehr GDV 721 (1972)
- [4] Vorbereitung und Durchführung von Märschen ZDv 42/10 (1984)
- [5] Oberlandesgericht München HRR 37 Nr. 1167

Quer durch Niedersachsen

Lüneburg

Eine wichtige Grundlage für erfolgreiche Arbeit im Selbstschutz ist die Bereitschaft zu ehrenamtlicher Tätigkeit des Bürgers. Diese muß eingebettet sein in Rahmenbedingungen, die die Einsatzfreude fördern. Mit Nachdruck richtete die Personalvertretung aus dem ehrenamtlichen Bereich des Bundesverbandes für den Selbstschutz (BVS), die Helfervertretung Niedersachsens, diese Forderung an den Dienstherren, das Bonner Innenministerium.

Landeshelfervertreter Wolfgang-Peter Paul und BVS-Dienststellenleiter Wilhelm Schaper (beide Lüneburg), hatten die aus zehn niedersächsischen Städten angereisten Gäste zu ihrer Frühjahrstagung begrüßt. Schaper gab dabei der Hoffnung Ausdruck, daß die Zusammenkunft in Lüneburg zur Stärkung des ehrenamtlichen Elements im BVS beiträgt. Bilanz ziehen und Zielvorstellungen für die Zukunft entwickeln, im Rahmen des gesetzlichen Mitwirkungsrechts der BVS-Satzung, so Landeshelfervertreter Paul zum Tagungsinhalt. Beratungsthemen

waren dann auch Werbung und Motivation zur ehrenamtlichen Mitarbeit im BVS, besonders auch von Frauen. Im Aus- und Fortbildungssektor wurde die Reformbedürftigkeit unterstrichen und dabei die wichtige Beteiligung der Helfervertreter im Beratungsvorfeld gefordert. Politische Unterstützung wird gesucht und erwünscht, um die Zahlung der Aufwandsentschädigungen von Steuer- und was noch wichtiger scheint, von sozialversicherungspflichtigen Abgaben über die Geringfügigkeits-Verdienstgrenze hinaus zu befreien. Höhepunkt der Tagung war die Rathausbesichtigung und der anschließende Empfang beim Oberbürgermeister der Stadt. Gut informiert zeigte sich Oberbürgermeister Jens Schreiber und betonte in seinem Grußwort, daß bei bundesweit rund 850 hauptamtlichen und 3000 ehrenamtlichen BVS-Mitarbeitern, die Zahlen für die Wichtigkeit der Ehrenamtlichkeit sprächen. Der BVS-Geschäftsbereich setzt sich aus einer Bundeshauptstelle, zehn Landesstellen und 80 Dienststellen zusammen. Landeshelfervertreter Wolfgang-Peter Paul (Lüneburg) und Bundeshelfervertreter Jürgen Grabke (Itzehoe) wiesen vor dem OB kurz auf die BVS-Probleme hin. Ihr Dank galt der Einladung, unterstreicht sie doch den ernsthaften BVS-Stellenwert.

Blickpunkt Nordrhein-Westfalen

Viersen

Mit einem Empfang ehrte die BVS-Dienststelle Viersen eine Reihe langjähriger Mitarbeiter, die sich um den BVS verdient gemacht haben. BVS-Landesstellenleiter Peter Eykman überreichte die Urkunden für treue Mitarbeiter und verband damit eine Würdigung der einzelnen BVS-Aktiven. Geehrt wurden: Heinz Hermanns, ehrenamtlicher Fachlehrer und

Helfervertreter, für 30 Jahre aktive Mitarbeit im BVS, Hermann Paulus, Fachbearbeiter der Dienststelle Viersen, für 25jährige Dienstzeit, Hermann-Josef Falke, Schutzbauberater, für 25jährige Treue, Hubertus Bruder, BVS-Beauftragter, und Heribert Stroucken, ehrenamtlicher BVS-Fachlehrer, für 20 Jahre Mitarbeit und schließlich die ehrenamtlichen Fachlehrer Heinrich Milde, Jörg Vick und Frank Wetzel für jeweils 20 Jahre.

Auch Viersens Bürgermeisterin Marina Hammes beglückwünschte die Geehrten und würdigte gleichzeitig die Aufgaben und Ziele des BVS, die sie, wie sie sagte, anlässlich einer Ta-



Blick in die Feierstunde der BVS-Dienststelle Viersen.

(Foto: Busch)



Oberbürgermeister Schreiber (Mitte) im Kreise der Helfer, 3. v. l. Bundeshelfervertreter Grabke, rechts neben OB Schreiber Landeshelfervertreter Paul.

gung in der BVS-Schule Körtlinghausen eindrucksvoll kennengelernt habe.

Im Anschluß an die Aushändigung der Ehrenurkunden dankte Helfervertreter Heinz Hermanns für die Ehrungen. Er nannte es eine sinnvolle Gemeinschaftsaufgabe, anderen Wissen und die Fähigkeit zur Hilfe zu vermitteln. Auch die umfangreichen Maßnahmen des Staates auf dem Gebiet des Katastrophenschutzes und Bevölkerungsschutzes machten das persönliche Engagement des einzelnen Bürgers nicht überflüssig. Auch künftig, so versprach er, seien die geehrten Helfer bereit, ihre Freizeit für den BVS einzusetzen.

In der Feierstunde überreichte schließlich Dienststellenleiter Georg Scharnik die BVS-Medaille an den ehemaligen Leiter des Amtes für Zivilschutz, Walter Woters, an die Schulleiter Hubert Lorek, Fritz Meies und Manfred Schreinemacher sowie den Behörden-Selbstschutzleiter der Rhei-

nischen Landesklinik, Peter Bollermann.

Recklinghausen

Als Ausdruck der guten Zusammenarbeit zwischen den Bergbaubetrieben im Kreis Recklinghausen und der BVS-Dienststelle Recklinghausen wurden die Mitarbeiter der Dienststelle ins bergbaueigene Institut für Rettungswesen, Brand- und Explosionsschutz nach Essen eingeladen.

Dort informierte der Leiter des Institutes, Franz-Josef Kock, die Gäste aus Recklinghausen über die Besonderheiten der Essener Einrichtung. Neben der Organisation und der Überwachung der Rettungs- und Selbstrettungstechnik beschäftigen sich die Mitarbeiter des Institutes auch mit Problemen des Brand- und Explosionsschutzes. In umfassenden Aus- und Fortbildungsveranstaltungen werden Spezialisten im Brand- und Rettungswesen ausgebildet. Ein weiterer wichtiger Aufgabenbereich des Institutes ist die Entwicklung und Überprüfung von Atemschutzgeräten.

Bei einem Rundgang konnten sich die BVS-Mitarbeiter zudem über die Arbeit in den Labors und den anderen Einrichtungen des Institutes informieren.

Fazit des Besuches: Der deutsche Bergbau leistet auf dem Gebiet des Rettungswesens vorbildliche Arbeit. Die Kräfte werden professionell ausgebildet und mit modernsten Hilfsmitteln ausgestattet. Darüber hinaus nimmt die Ausbildung im selbstschutzmäßigen Verhalten der Bergleute einen hohen Stellenwert ein: Ob in der Verwaltung, den bergbaueigenen Berufsschulen oder in den Bergbaubetrieben selbst, in sämtlichen Bereichen ist die Ausbildung zum Selbstschutz Pflicht.

BVS-Dienststellenleiter Franz Bienbeck, der den Mitarbeitern des Essener Institutes die Aufgaben und Ziele des BVS erläuterte, lud die Gastgeber zu einem Gegenbesuch in die BVS-Schule nach Körtlinghausen ein.

Wuppertal

Fritz Hufschmidt (70), ehrenamtlicher Mitarbeiter der BVS-Dienststelle Wuppertal, ist nach über 30jähriger Mitarbeit aus dem Verband ausgeschieden. In einer Feierstunde würdigten Vertreter der Stadt und Kollegen die Verdienste von Hufschmidt. Sein engagiertes Wirken, so wurde betont, sei auch auf persönliche Erlebnisse

während des Krieges zurückzuführen. Diese Erfahrungen hätten ihm gezeigt, wie wichtig es ist, in Not geratene Menschen zu helfen.

Auf 25jährige Tätigkeit im BVS konnte Wolfgang Strube zurückblicken. Zum Jubiläum gratulierte auch BVS-Landesstellenleiter Peter Eykmann, der gleichzeitig die Glückwünsche von BVS-Direktor Schuch übermittelte.

Strube, der zunächst die Funktion des Gerätewartes innehatte, wurde nach einer Übergangszeit als Facharbeiter in Wuppertal zum Leiter einer fahrbaren Ausbildungsstelle berufen.

Leverkusen

Für 25jährige ehrenamtliche Tätigkeit im BVS ist Fachlehrer Horst Schoop ausgezeichnet worden. Er erhielt jetzt aus der Hand des Leverkusener BVS-Dienststellenleiters Jochem Weck die Ehrenurkunde überreicht.

Horst Schoop wurde bereits 1983 mit der BVS-Ehrendadel für seine besonderen Verdienste um den Selbstschutz ausgezeichnet. Kollegen und Mitarbeiter schätzen an Schoop besonders seine ruhige und besonnene Art.

Für 30jährige ehrenamtliche Tätigkeit ist Bauberater Hans-Joachim Demand geehrt worden. Der Statiker ver-

pflichtete sich bereits 1958 bei der damaligen Dienststelle Solingen zur Mitarbeit im Zivilschutz. 1963 wurde er zum Leiter des Sachgebietes V berufen. 1980 kam Hans-Joachim Demand als Bauberater zur BVS-Dienststelle Leverkusen. „Nicht nur reden, sondern auch handeln“, ist seine Devise.

Wesel

BVS und Barmer Ersatzkasse engagierten sich gemeinsam für den Selbstschutz. In insgesamt zehn Geschäftsstellen der Krankenkasse präsentierte der BVS seine Ausstellung zum Thema Selbstschutz, und zwar jeweils für eine Woche. An einer Stelle kam es in Verbindung mit der Ausstellung auch zu einem Selbstschutz-Grundlehrgang.

BVS und Barmer Ersatzkasse wollen aufgrund dieser ersten gemeinsamen Erfahrung in etwa zwei Jahren eine ähnliche Aktion starten. Die gute Zusammenarbeit soll aber auch bei anderen Gelegenheiten genutzt werden.

Coesfeld

Im Rahmen ihrer Projektwoche 1990 haben die Landwirtschaftlichen Schulen des Kreises Coesfeld die

BVS-Dienststelle um Mitwirkung gebeten.

Zwanzig Auszubildende aus Vollerwerbsbetrieben wurden mit den Grundlagen des Selbst- und Zivilschutzes vertraut gemacht. Resonanz fanden besonders die Themen des Brandschutzes, der Menschenrettung und Verletztenversorgung. Gerade der Landwirt, dessen Gehöft oft erst nach längerer Anfahrt vom öffentlichen Rettungsdienst und der Feuerwehr erreicht wird, ist zunächst auf sich gestellt.

Als hilfreich wird auch der „Selbstschutzplan“ für die Betriebe angesehen, der im Rahmen des Projekts für die einzelnen Unternehmen unter Einbeziehung der örtlichen Besonderheiten erarbeitet wurde und selbstverständlich fortgeschrieben werden muß.

Nachruf

Die Dienststelle Düren trauert um

Helmut Völkel

Der langjährige BVS-Beauftragte starb plötzlich und unerwartet im Alter von 65 Jahren.

Helmut Völkel, der 1960 zum BVS kam, übernahm 1973 die Aufgabe des BVS-Beauftragten. Die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der Dienststelle Düren werden dem Verstorbenen ein ehrendes Andenken bewahren.

Aktuelles aus Rheinland-Pfalz

Mainz

„Für Selbst- und allgemeinen Zivilschutz müssen keine Argumente gesucht werden, sie sind täglich im modernen Leben unvermutet gegeben“, mit diesen Worten trug sich Kurt Dörr, Dezernent für Zivil- und Katastrophenschutz der Stadt Mainz, beim Besuch der Schutzraumausstellung ins Gästebuch der BVS-Dienststelle Mainz ein.

Viele Besucher der Rheinland-Pfalz-Ausstellung nutzten die Möglichkeit, sich über Vorsorge und Eigenhilfe zu informieren. Die Informationen des BVS standen unter dem



Herzliche Glückwünsche zum Dienstjubiläum für Bauberater Demand von BVS-Dienststellenleiter Weck (rechts).



Prof. Kurt Dörr (2. v. r.) besucht die BVS-Schutzraum-Ausstellung.

Motto „Sicherer leben – Der Schutzraum“.

Seit einem halben Jahr war die Schutzraumbau-Ausstellung vorbereitet worden. In monatlichen Arbeitsgemeinschaften der BVS-Dienststelle Mainz wurden die Mitarbeiter gezielt von Dienststellenleiterin Brigitte Weibhagen auf das Thema vorbereitet. Das kam dann freilich den Besuchern der Ausstellung wieder zugute.

Viele Besucher wurden von dem über Eck stehenden, 70 Quadratmeter großen Stand angelockt. Geschickt vom Düsseldorfer Architekten und ehrenamtlichen BVS-Mitarbeiter Bernd Evert Reuter geplant, bot sich Platz genug für ein Gespräch zwischen BVS-Personal und Besuchern, die sich nach eingehender Information über Schutzräume auch mit den anderen Aufgabengebieten des BVS auseinandersetzen konnten.

tuliert Ihnen zu Ihrer Berufung an die Spitze der Landesstelle Bayern des Bundesverbandes für den Selbstschutz. Er hat mich gebeten, Ihnen für Ihre neue Tätigkeit seine besten Wünsche zu übermitteln, verbunden mit einem herzlichen Dank an Sie und Ihre Mitarbeiter für die geleistete Arbeit.

Der von Ihnen soeben vorgelegte Jahresbericht 1989 knüpft an die Erfolge früherer Jahre an. Die Bilanz kann sich sehen lassen. Wer sie zur Hand nimmt, kann das höchst verdienstvolle Wirken Ihres Verbandes zum Wohle der Allgemeinheit kaum ernsthaft in Frage stellen. Hilfe zur Selbsthilfe bleibt auch künftig das Gebot der Stunde. Machen Sie daher weiter so!

Mit freundlichen Grüßen

gez. Dietrich Pause
Ltd. Ministerialrat“

Würzburg

Im Rahmen einer Feierstunde im Kreise von haupt- und ehrenamtlichen BVS-Mitarbeitern wurde die Büro-sachbearbeiterin Maria Schädler in den Ruhestand verabschiedet.

Als Vertreter des BVS-Landesstellenleiters sprach Verwaltungsamtsrat Brockmann für die seit 1957 geleistete Arbeit im Dienste des BVS Dank und Anerkennung aus.

Frau Schädler war mitverantwortlich für das Haushalts-, Kassen- und

zeitunfällen zu beklagen, außerdem ereignen sich 1,6 Millionen Arbeitsunfälle und etwa eine Million Unfälle mit Kindern. Mit diesen erschreckenden Zahlen, hinter denen sich zahlreiche Einzelschicksale verbergen, unterstrich der Leiter der BVS-Dienststelle Weiden, Franz Weinberger, bei einer Schulung der gemeindlichen Selbstschuttsachbearbeiter im Landratsamt die Notwendigkeit, im Notfall helfen zu können.

Auch nach der Überzeugung von Landrat Hans Schuierer ist der Selbstschutz zu wenig im Bewußtsein der Bevölkerung verankert. Dies wird nach den Worten des neuen Sachgebietsleiters am Landratsamt, Regierungsrat z. A. Harald Thumann, belegt durch die Tatsache, daß nur 16 der Landkreisgemeinden, die ja für den Selbstschutz zuständig sind, Vertreter zu dieser Tagung entsandten.

Wie Franz Weinberger zur Begrüßung der Teilnehmer betonte, will in einer Zeit des Wohlstandes keiner an eventuelle Krisenzeiten erinnert werden. Obwohl seit mehreren Jahrzeh-



Verwaltungsamtsrat Brockmann dankt Maria Schädler für ihren langjährigen Einsatz.

Bayern heute

Seit kurzem ist BVS-Landesstellenleiter Helmut Schneider als Nachfolger für den aus Altersgründen ausgeschiedenen Landesstellenleiter Günther Kopsieker im Amt. Zu der Übernahme seiner neuen Aufgaben erhielt Schneider jetzt die folgenden Zeilen aus der Bayerischen Staatskanzlei:

„Sehr geehrter Herr Schneider,
Herr Ministerpräsident Streibl gra-

Rechnungswesen der Dienststelle. Durch ihr umfangreiches Wissen war sie eine gefragte Ansprechpartnerin.

Schwandorf

Fast eine halbe Million Bundesbürger erleiden jährlich Verletzungen bei Unfällen im Straßenverkehr, 2 Millionen Verletzte sind bei Haus- und Frei-

ten in Mitteleuropa Frieden herrscht, sollte man daran denken, daß die Welt voller Unruhen ist. Katastrophen unterschiedlichen Ausmaßes bedrohen Leben und Besitz; aber auch die Gefahren des Alltags können Schäden, Leid und Tod bedeuten. Unfälle und Katastrophen melden sich nicht an. Eine defekte Steckdose im Haushalt, ein Kurzschluß am Arbeitsplatz, ein Kabelbrand im Motorraum des Fahr-



Zur Weiterbildung trafen sich die Sachbearbeiter aus 16 Gemeinden im Landratsamt Schwandorf, links BVS-Dienststellenleiter Weinberger, daneben Landrat Schuierer.

zeuges – das sind nur einige der möglichen Gefahrenquellen.

Landrat Hans Schuierer unterstrich die Notwendigkeit des Selbstschutzes trotz der hervorragenden Katastrophenschutzeinrichtungen im Landkreis. „Wir wiegen uns zu sehr in Sicherheit“, sprach er sich dafür aus, den Bundesverband für den Selbstschutz verstärkt in die Arbeit einzubinden.

★

Für seine Bemühungen um die Belange des Selbstschutzes hat der Schwandorfer Landrat Hans Schuierer die BVS-Medaille erhalten. Die Auszeichnung wurde ihm vom Weidener BVS-Dienststellenleiter Franz Weinberger im Landratsamt überreicht.

In Anwesenheit des Schwandorfer BVS-Beauftragten Werner Stieger betonte Weinberger bei der Übergabe, daß Hans Schuierer schon seit langem die Zusammenarbeit mit dem BVS

pflege und mit dafür Sorge getragen habe, daß zur Ausbildung von Mitarbeitern ständig Lehrgänge stattfinden konnten. Darüber hinaus habe Schuierer stets ein offenes Ohr gehabt, wenn es um Informationsveranstaltungen des BVS ging.

Nach der Medaillenübergabe sagte Landrat Schuierer, er lege großen Wert auf die Information der Bevölkerung durch den BVS. „Auch in Friedenszeiten ist Selbstschutz wichtig“, betonte er und fügte hinzu: „Wir haben da gemeinsam eine große Aufgabe.“



Für seine Verdienste um den Selbstschutz erhielt Landrat Schuierer (links) aus der Hand von Dienststellenleiter Weinberger die BVS-Medaille.

(Foto: Houschka)

Nachrufe

Die BVS-Dienststelle Aschafenburg nimmt Abschied von seinem langjährigen aktiven Helfer

Franz Katzlinger

der kurz vor seinem 62. Lebensjahr plötzlich verstorben ist.

Franz Katzlinger war seit 1974 aktiver Helfer bei der Dienststelle. Als Fachlehrer konnte er in den vergangenen Jahren viele Ausbildungen mit Erfolg durchführen. Dies reichte ihm nicht aus, er übernahm zusätzlich die Funktion des Geräteverwalters.

Seit vielen Jahren vertrat er auch als Helfervertreter die Interessen der ehrenamtlichen Mitarbeiter.

Franz Katzlinger war bekannt und beliebt als hilfreicher, freundlicher und unermüdlicher BVS-Helfer.

Die Lücke, die er hinterläßt, wird schwer zu schließen sein. Wir werden ihm ein ehrenvolles Andenken bewahren.

★

Am 4. Februar 1990 verstarb im Alter von 76 Jahren der frühere BVS-Dienststellenleiter

Wilhelm Roll

nach langer schwerer Krankheit.

Roll leitete die Dienststelle Nürnberg von 1961 bis 1976. Durch sein unermüdliches Engagement bei Erfüllung der dem BVS obliegenden Aufgaben wurde er zu einem gewissenhaften Vorgesetzten. Dank seiner Kollegialität und seiner Hilfsbereitschaft erlangte er die ungeteilte Wertschätzung seiner Mitarbeiter.

Wir werden sein Andenken in Ehren halten.



Schleswig-Holstein



Beobachter aus der DDR

Oldenburg. Der THW-Landesverband Schleswig-Holstein veranstaltete die Grundausbildungsabschlußprüfung beim Ortsverband Oldenburg i. H. An dieser Prüfung nahmen ca. 140 Helfer teil. 24 Stationen waren zu absolvieren; gefordert war u. a. Pfahl anspitzen, Arbeit mit der Motorsäge und der richtige Gebrauch der ABC-Schutzmaske.

An der Prüfung konnte jeder Helfer teilnehmen, der bereits die Zwischenprüfung und die schriftliche Prüfung bestanden hatte. Die Helfer müssen nun ihre Fachausbildung durchlaufen.

Alfred Ditrich und Peter Hänichen vom zivilen Bevölkerungsschutz der Insel Rügen/DDR waren interessierte Beobachter. In der DDR wird der Katastrophenschutz auf freiwilliger Basis neu gegliedert und aufgebaut. Dabei soll die Struktur des THW als Vorbild dienen.

In Gesprächen mit den Helfern, den Hauptsachgebietsleitern im THW-Landesverband Schleswig-Holstein Blumentritt (Einsatz) und Willutzki (Ausbildung) sowie dem Kreisbeauftragten für Ostholstein, Palm, konnten wertvolle Erfahrungen ausgetauscht werden.

Die Gäste aus der DDR interessierte besonders die technische Ausstattung und das „schwere Gerät“ der Bundes-

anstalt mit den vielfältigen Möglichkeiten zur Hilfeleistung. Vertreter des THW-Ortsverbandes Oldenburg sowie Vertreter der Stadt Oldenburg i. H. wollen demnächst die Patenstadt Bergen besuchen.

Bremen



Wünsche werden Wirklichkeit!

Bremen. Nach über fünfjähriger Planung ist endlich Baubeginn für ein neues Unterkerungsgebäude und eine Fahrzeughalle für den THW-Ortsverband Bremen-Schwachhausen im Industriegebiet Horn-Lehe West. Die ersten Spatenstiche wurden vom THW-



Der erste Spatenstich: Landesbeauftragter Hildebrandt (Mitte) und Ortsbeauftragter Lindenstrauß (links) sowie Oberbaurat Knappe.

(Foto: Sandmann)

Landesbeauftragten für Bremen, Ing. Günther Hildebrandt, dem neuen Hausherrn, THW-Ortsbeauftragten für Bremen-Schwachhausen, Karsten Lindenstrauß, und vom Vertreter der Oberfinanzdirektion, Günther Knappe, ausgeführt. Der Bauleitung sowie der Baufirma wurde ein gutes Gelingen und unfallfreie Bauausführung gewünscht.

H. S.

Niedersachsen



Gemeinsamer Grenzzaunabbau

Heiligenstadt. Wie ein Symbol schien die Sonne am frühen Samstagmorgen aus dem Osten, als der erste



Gemeinsam montierten THW-Helfer und DDR-Zivilschützer den Zaun ab.

gemeinsame Einsatz von THW-Kräften und DDR-Zivilschützern an der Grenze zur DDR begann.

Rund 60 THW-Helfer aus sieben südniedersächsischen Ortsverbänden – unter ihnen auch die Bergungsräumgruppe aus Northeim unter Leitung von Gruppenführer Axel Hühne – sowie 140 Zivilschützer aus der DDR waren der Bitte des Rates des Kreises Heiligenstadt gefolgt, den Grenzzaun an den Grenzübergangsstellen Glaserhausen und Vogelsang zu beseitigen.

Unter großer Aufmerksamkeit der Öffentlichkeit begannen die Einsatzkräfte des THW unter Einsatz von schwerem Spezialgerät gemeinsam mit den DDR-Helfern mit der Demontage. Auf einer Strecke von drei Kilometern beseitigten die Helfer unter der Gesamtleitung von THW-Geschäftsführer Klaus Ritter die Grenzbefestigungen.



Beim Anspitzen von Pfählen werden für Ungeübte Blasen und Schwielen an den Händen einkalkuliert.



Beim Herausziehen der Zaun-Betonpfosten leistet das Bergungsräumgerät aus Northeim wertvolle Hilfe.

(Fotos: Zietz)

Die Arbeitsgänge waren an beiden Grenzübergangsstellen gleich: Während als „Vorauskommando“ Gruppen aus Ost und West die großen Paletten aus Metall lösten, rissen an anderen Stellen Helfer unter Einsatz von Radlader, Seilwinden und vom DDR-Zivilschutz beorderten Baggern die Betonpfähle aus ihren Verankerungen. Hier erwies sich besonders der Northheimer Radlader als wertvolle Hilfe.

Um den Abtransport brauchte man sich keine Gedanken zu machen. Für das Metall fanden sich an beiden Stel-

len schnell Abnehmer, die mit Fahrzeugen anreisten, um das begehrte Material zu kaufen. Mit dem Erlös soll im Kreis Heiligenstadt eine Katastrophenschutzereinheit nach dem Muster des Technischen Hilfswerkes aufgebaut werden.

Als gegen 16.00 Uhr der Einsatz beendet wurde, konnten alle Einsatzkräfte auf einen erfolgreichen Tag zurückschauen: Insgesamt waren drei Kilometer des Grenzzaunes gefallen.

M. A.



Beim Verlegen der Fernwärme-Leitung mußte auch ein Bach behelfsmäßig überbrückt werden. (Foto: Karsten)

THW sorgt für Fernwärme in Kinderklinik Gotha

Salzgitter/Gotha. Umfangreiche technische Hilfe leistete der THW-Ortsverband Salzgitter bei mehreren Wochenendinsätzen in der Kinderklinik der DDR-Partnerstadt Gotha. Nachdem dort festgestellt worden war, daß Kohlegase durch die Schornsteinwandung in die Krankenzimmer drangen, wurde zum 1. Februar 1990 die bauaufsichtliche Sperrung des gesamten Gebäudes verfügt. Die kleinen Patienten wurden nach Friedrichsroda umquartiert.

Vom Gothaer Bürgermeister Gerhard Schäfer ging die Bitte um Hilfe an die Partnerstadt Salzgitter und von dort an den Ortsverband des Technischen Hilfswerkes mit seinem damaligen Ortsbeauftragten Willi Kunze. In einer Zusammenkunft mit den Verantwortlichen in Gotha wurde der vorübergehende Anschluß der Klinik bis zu einer Gesamtrenovierung an die Ferndampfheizung als praktischer

Vorschlag erörtert und Zug um Zug realisiert.

An sechs Wochenenden waren jeweils rund 30 freiwillige Helfer des THW-Ortsverbandes Salzgitter, unterstützt von Mitarbeitern der Berufsfeuerwehr Salzgitter und Kameraden der Gothaer Feuerwehr im Einsatz, um die umfangreichen Verlegearbeiten durchzuführen.

Mitte April 1990 konnte ein ca. 100 Meter langes Verbindungsstück zwischen der Hauptleitung und der Kinderklinik installiert werden, wobei u. a. auch eine Behelfsbrücke gebaut werden mußte. An mehreren Mai-Wochenenden wurden dann mit einem verkleinerten Team die restlichen Anschlußarbeiten an der Heizungsanlage durchgeführt.

Alle Beteiligten freuten sich darüber, daß die Kinder nun bald in die Klinik Gotha in die Nähe ihrer Eltern zurückkehren können. Daneben bleibt ihnen auch die Erinnerung an die herzliche Gastfreundschaft durch die betreuenden Gothaer Stellen und die vielen persönlichen Kontakte, die im Verlauf der Arbeiten geknüpft werden konnten.

R. B.

Nordrhein-Westfalen



Kreis Borken übte den Ernstfall

Kreis Borken. Sanitätszüge des Deutschen Roten Kreuzes aus Verden und Stadtlohn, ein Sanitätszug des Malteser-Hilfsdienstes aus Bocholt, der Betreuungszug des DRK Ahaus und eine Erkundungs- und Lotsengruppe des DRK Raesfeld übten gemeinsam auf dem THW-Gelände in Münster-Handorf.

Gleich mit drei Einheiten war das Technische Hilfswerk einberufen worden, dem 1. Bergungszug Gronau, dem 2. Bergungszug Ahaus und dem 4. Bergungszug Bocholt. Auch zwei Löschzüge „Retten“ der Freiwilligen Feuerwehren Ahaus und Velen sowie ein Löschzug „Wasser“ der Freiwilligen Feuerwehr Borken und die Technische Einsatzleitung waren nach Handorf beordert worden.

Bereits vor Eintreffen der verschiedenen Einheiten gab es viel Arbeit für den Schminktrupp des DRK. Fast 70 Helfer von DRK und THW wurden präpariert und dann als „Verletzte“ und „Verschüttete“ eingesetzt.

Die Helfer des THW bauten eine Behelfsstraße, bargen Verschüttete, stützten einbruchgefährdete Gebäude- teile ab und bewegten schwere Beton- teile mit Hilfe der Bergekissen. Hier zeigte sich die gute Ausbildung der Bergungszüge des Kreises Borken, die die ihnen gestellten Aufgaben ohne Schwierigkeiten bewältigten. Aber auch die Feuerwehr hatte alle Hände voll zu tun: Löscheinsatz unter schwerem Atemschutz, Bergung von Verschütteten und Übergabe der Verletz-

ten an die Sanitätshelferinnen und -helfer.

Die Versorgung der Verletzten auf den Verletzenssammelplätzen war gewährleistet, im Anschluß daran übernahmen Ärzte und Sanitätspersonal die weitere Versorgung.

Das Ziel der Übung war erreicht: Kraftfahrzeugmarsch geschlossener Verbände, Übung des Informationsflusses zwischen Einheiten und Technischer Einsatzleitung anhand des gedachten Übungsverlaufes sowie die Übung besonderer fachdienstlicher Aufgaben mit Leitungs- und Schiedsrichterdienst. Die Schulung der Einsatz- und Führungskräfte spielte ebenfalls eine wesentliche Rolle.

Das Zusammenarbeiten der einzelnen Einheiten und Fachdienste untereinander konnte mit „mehr als gut“ beurteilt werden. Kreisbrandmeister Gerhard Wüste: „Es gab keine Berührungsängste, und ein für diese Übungszwecke hervorragendes Gelände stand zur Verfügung.“ H. D. M.

„Borkenkäfer-Einsatz“ in der Eifel

Lammersdorf. 90 THW-Helfer aus allen Ortsverbänden des Geschäftsführerbereiches Aachen befanden sich in der Eifel im Einsatz, um umgestürzte Bäume nach den Sturmschäden der letzten Wochen zu entfernen. Der Bundesinnenminister hatte das THW beauftragt, bei der Beseitigung der Sturmschäden zu helfen. Aufgrund der sehr warmen und günstigen Witterung wurde diese Aktion bundesweit notwendig, da der Borkenkäfer drohte, das liegende Holz zu befallen. Auch der staatliche Forst Monschau in der Eifel war stark betroffen.



Helfer des 1. Bergungszuges Gronau stützen einsturzgefährdete Gebäude- teile ab. (Foto: Meyer)

Pünktlich um 7.30 Uhr trafen die einzelnen THW-Ortsverbände in den angeforderten Stärken ein, und bereits um 8.30 Uhr meldete die Einsatzleitung aus der THW-Unterkunft in Lammersdorf dem Leiter des Forstamtes Monschau: „Alle 90 Helfer im Einsatz!“

Nach einer kurzen Einweisung der Helfer in der Lammersdorfer Unterkunft durch den Ortsbeauftragten des THW-Ortsverbandes Simmerath, Kurt Jansen, wurden die Helfer in die

bei einer Erkundung durchgeführten Schwerpunktgebiete gelotst. Im einzelnen waren Helfer der THW-Ortsverbände Aachen, Eschweiler, Herzogenrath, Stolberg und Simmerath im Einsatz.

Beendet wurde die Aktion nach mehr als zwei Wochen. Täglich waren etwa 90 THW-Helfer aus dem Geschäftsbereich Aachen im Einsatz und brachten es auf insgesamt 860 Einsatztage mit genau 11915 Stunden.

H. L.

Rheinland-Pfalz



THW Fernmeldezug hilft Funkmast wieder aufrichten

Bad Kreuznach. Der Orkan „Wiebke“ hatte im Landkreis Bad Kreuznach so stark gewütet, daß nicht nur Bäume entwurzelt wurden, sondern auch der Funkmast der KatS-Relaisstelle des Landkreises Bad Kreuznach umstürzte. Der Mast blieb mit ca. 45 Grad Neigung in den umstehenden Bäumen hängen.

Der Mast besteht aus einer dreieckigen Rohgitterkonstruktion aus 7 Elementen, je 3 m lang und ist über Flansche mit der Bodenplatte verschraubt. Er trägt die Antennen für mehrere Relaisstationen. Alle Antennen wurden beim Umstürzen, bis auf eine kleine 4-m-Notantenne, zerstört.

Da so schnell kein Ersatzteil beschafft werden konnte, wurde das untere Teil neu angefertigt. Während dieser Zeit lief der gesamte Funkverkehr auf nur einem 4-m-Kanal des KatS und der Feuerwehr, einschließlich deren Funkalarmierung.

Am Ostersonntag war es endlich so weit. Der Fernmeldezug unter der Leitung des Zugführers Gerd Cremer unterstützte die Antennenbaufirma beim



Es war kein leichtes Stück Arbeit, den Mast aus dem Geäst der Bäume zu bergen. (Foto: Cremer)

Einbau des neuen Mastelementes. Sodann wurde mittels zweier Greifzüge der Mast aufgerichtet. Nach der Demontage der alten zerstörten Antennen wurden die neuen Antennen montiert. Jetzt steht der Mast wieder voll zur Verfügung.

Baden-Württemberg



Steigende Einsatzzahlen

Stuttgart. Nahezu 1300 Einsätze hat das Technische Hilfswerk (THW) in Baden-Württemberg im vergangenen Jahr geleistet. Damit ist die Zahl der Hilfeleistungen gegenüber den Vorjahren erneut gestiegen. War man 1987 noch 880mal ausgerückt, erhöhten sich die Einsätze von 1130 im Jahr 1988 auf nunmehr 1296. Die daran beteiligten über 6000 freiwilligen Helfer leisteten fast 50000 Einsatzstunden. Der Grund für die vermehrten Einsatzmöglichkeiten des THW ist – neben den üblichen Aufgaben bei Naturkatastrophen – in den Hilfsmaßnahmen für die DDR-Übersiedler zu suchen.

Acht neue Kipplaster für das THW

Schorndorf. „Viel zu wenig bekannt“ sei das Technische Hilfswerk bei der Bevölkerung, so die FDP-Bundestagsabgeordnete Ursula Seiler-Albring bei der Übergabe der Laster in Schorndorf.

Als „THW-Lobbyistin“ (Seiler-Albring) hat sie dazu beigetragen, den Wunsch der Hilfeleistenden nach Neu-

fahrzeugen zu erfüllen. Schließlich haben die alten, bis jetzt benutzten ausgemusterten Bundeswehrlastwagen bereits 30 Jahre auf dem Buckel. Zeit, um auf eine neuere, modernere Technik umzusteigen, auch wenn dies mit rund 150000 DM pro Fahrzeug zu Buche schlägt.

Freuen dürfen sich jetzt acht Ortsverbände in Baden-Württemberg. Während einer Feierstunde beim OV Schorndorf konnten sie ihre Neuerwerbungen entgegennehmen. Auch wenn Frau Seiler-Albring es sich nicht nehmen ließ, sich ans Steuer des Schorndorfer Lkws zu setzen, für die obligatorische Ehrenrunde nahm sie dann doch lieber auf dem Beifahrersitz Platz.

Bilanz gezogen

Eberbach. Der neue Referatsleiter für Zivil- und Katastrophenschutz im Landratsamt des Rhein-Neckar-Kreises, Jonny Braun, stellte sich jetzt in Eberbach vor. Gleichzeitig zog der scheidende Amtsinhaber Hubert Kempf, der ab sofort das Amt für Verkehrswesen leitet, eine Bilanz seiner bisherigen Arbeit.

An dem Gespräch in der THW-Unterkunft nahmen neben dem THW-Ortsbeauftragten Eberbach, Philipp Genazzino, auch dessen Stellvertreter Günter Müller, Zugführer Karl Lanik und Harald Bechtold vom DRK Eberbach teil.

Seit 1978, so Hubert Kempf, sei er im Landratsamt für Zivil- und Katastrophenschutz verantwortlich gewesen. Die Arbeit habe ihm viel Freude bereitet, aber nach zwölf Jahren in dieser Sparte sei er noch jung genug, etwas Neues zu machen.

Jonny Braun drückte die Hoffnung aus, daß die Zusammenarbeit mit den



Frau Seiler-Albring ließ es sich nicht nehmen, einmal selbst am Steuer Platz zu nehmen. (Foto: Strobel)

Organisationen vor Ort weiterhin reibungslos funktionieren. Er versprach, die Kontinuität seines Vorgängers zu wahren. MD/Foto: Deschner

THW kann nicht nur Brücken bauen

Wangen. Perfekte Arbeit leisteten die Männer des Technischen Hilfswerkes Wangen: Fast auf die Minute pünktlich flog die alte, baufällig gewordene Brücke über die aufgelassene Bahnstrecke Isny-Kempten bei Buchenstock in die Luft, so wie berechnet und ohne großen Steinschlag. Franz Müller, 28-jähriger Dipl.-Ingenieur aus Wangen, und Sprengberechtigter des THW, konnte im Beisein des Landessprengberechtigten Goller mit seiner ersten großen Sprengung im Bereich seines Ortsverbandes mehr als zufrieden sein. „Wenn die Berechnung stimmt, funktioniert es auch.“

Eine knapp dreimonatige Arbeit der THW-Männer aus Wangen nahm damit ein perfektes Ende. Damals wurde das THW von Ortsvorsteher Franz Mayer aus Großholzleute gebeten, die Sprengung der alten Feldwegsbrücke ins Auge zu fassen. Weil keine Pläne und schon gar keine statischen Berechnungen vorlagen, mußten zur Abklärung der Wandstärken der Widerlager mehrere Probebohrungen niedergebracht werden, um Rückschlüsse auf die benötigte Sprengmittelmenge zu erhalten. Dann galt es die Sprengung zu berechnen und den Papierkrieg zu bewältigen. Vom Gewerbeaufsichtsamt über die IHK bis hin zur THW-Führung in Stuttgart, von der Polizei über Post und EVS mußten alle möglichen Behörden und Institutionen informiert werden, ehe dann vor drei Wochen die Sprenglöcher gebohrt werden konnten.



Sorgsam für die Sprengung vorbereitet ...



... blieb nachher nicht viel von der Brücke übrig.

Rund 100 Bohrlöcher, zwischen 40 und 200 cm tief, wurden von den Männern des THW in den Beton eingebracht. Müller: „Das war die Hauptarbeit.“ Unterstützt wurden die Wangener unter Führung des Ortsbeauftragten Hartinger von den THW-Ortsverbänden Riedlingen und Weingarten. Etwa 16 Kilogramm Sprengstoff, Ammon-Gelit, wurden verdammt und mit 71 Zündern und 98 Metern Sprengschnur verbunden und schließlich die Brücke, um den Steinflug zu hemmen, mit alten Teppichen verhängt.

Als die Brücke wie vorberechnet „sauber“ in die Luft geflogen war, war der Sprengberechtigte doch erstaunt: „Daß so viel Stahl in der Brücke steckt, hat mich doch überrascht. Wir sind bei unseren ganzen Bohrungen nicht einmal auf Stahl gestoßen.“

Zufrieden war auch der Ortsvorsteher. Mit rund 3000 DM Kosten für die Sprengung der baufälligen, von der Bundesbahn auf 3 Tonnen beschränkten und damit für die Landwirtschaft nicht mehr benutzbaren Brücke, spart er gegenüber einer Sanierung – geschätzte Kosten rund 30000 DM – doch einiges.

Hydraulische Rettungstechnik erprobt

Mannheim. Bei einer abendlichen mehrstündigen Aus- und Weiterbildungsveranstaltung beim THW in Mannheim wurden Helfer, Unterführer und Führer mehrerer nordbadischer Ortsverbände in die neueste hydraulische Rettungstechnik eingeführt.

Ein Lichtmastkraftwagen der Polizei Mannheim leuchtete die simulierte Einsatzstelle wie im Realfall gespenstisch aus, als die Helfer mit Rettungsscheren, Spreizern und Hydraulikzylindern „Unfallopfer“ bergen sollten.

Ein namhafter Hersteller der Rettungsgeräte vermittelte eindrucksvoll den neuesten Stand der Technik. Den ganzen Abend dabei waren auch Beamte der Berufsfeuerwehren aus Heidelberg und Mannheim, Beamte der Autobahnpolizei und des Polizeipräsidiums Mannheim.

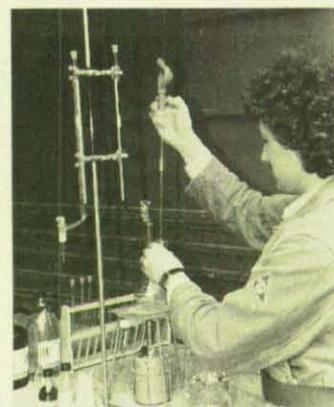
Hilfe für Übersiedler

Mannheim. Nach Mannheim zur Hilfe gerufen wurden die Trinkwasseraufbereitungs-Spezialisten des THW aus Adelsheim. Das Gesundheitsamt hatte festgestellt, daß auf einem mit 300 DDR-Übersiedlern belegtem Hotelschiff in Mannheim das Rohrleitungssystem für Frischwasser bakteriell verseucht worden war.

Um eine Evakuierung der Bewohner zu vermeiden, hat das THW Adelsheim unter der Leitung von Dipl.-Phys. Roland Kaplan das gesamte Rohrsystem mit einer vom THW selbstentwickelten Chlordosierungsanlage über 12 Stunden lang gespült. Die Stadtverwaltung Mannheim und die DDR-Übersiedler waren für diese Hilfe sehr dankbar.

Enzwasser zu Trinkwasser aufbereitet

Pforzheim. Eine der wichtigsten Voraussetzungen für die Erhaltung des Lebens ist die Versorgung mit Trinkwasser. Dies gilt besonders bei großflächigen Schadensereignissen, bei denen auch ein Ausfall der Trinkwasserversorgung nicht ausgeschlossen werden kann. Eine der Möglichkeiten, Menschen und Tiere wieder mit Trinkwasser zu versorgen, ist die Aufbereitung von Oberflächenwasser. Im Rahmen einer Übung stellte sich der OV Pforzheim dieser Aufgabe.



Die Rohwasserqualität wird im Feldlabor untersucht.

Beim Freibad bei Neuenbürg, direkt an der Enz, entnahmen die Helfer des Trinkwasseraufbereitungsstrupps Enzwasser und prüften die Rohwasserqualität. Im Feldlabor untersuchten sie neben Aussehen und Geruch den pH-Wert sowie Härte und den Nitratgehalt des zur Verfügung stehenden Enzwassers. Nach Zugabe von Chemikalien und der Filterung erfolgte vor der Abgabe des Trinkwassers eine erneute Untersuchung.

Im Trinkwasseraufbereitungsstrupp werden vorrangig Helfer eingesetzt,



Das aufbereitete Wasser wird in 150 Liter fassende Behälter abgefüllt.

(Fotos: Winterfeldt)

die durch ihre berufliche Vorbildung, z. B. als Chemielaborant, geeignet sind, diese verantwortungsvolle Tätigkeit in der Aufbereitung des Lebensmittels Wasser zu erfüllen.

Die Anlage wurde in Zusammenarbeit mit der KatS-Zentralwerkstatt Huttenheim in ein neues Trägerfahrzeug eingebaut. Hierzu wendeten die Helfer zusätzliche Dienststunden auf. Jetzt steht die fahrbare Trinkwasserquelle, die bis zu 8 m³ Wasser pro Stunde aufbereiten kann, für Notfälle zur Verfügung. F. W.

Dritte Gasexplosion innerhalb weniger Wochen

Freiburg. Notärzte des Roten Kreuzes konnten schon wenige Minuten nach der Explosion fünf Einwohner bergen, die glücklicherweise nur leicht verletzt waren. Für die Aufräumarbeiten hatte die Feuerwehr wie-

der das Bergungsräumgerät des THW-Ortsverbandes Freiburg angefordert. Das THW wurde um 6.08 Uhr, zehn Minuten nach dem Unglück, alarmiert. Zugführer Siegfried Keller war um 6.55 Uhr am Unfallort und nahm Verbindung mit der Einsatzleitung der Feuerwehr auf. 25 Helfer mit sechs Fahrzeugen trafen bis 7.20 Uhr ein.

Das Bergungsräumgerät indessen mußte erst noch von der Zentralwerkstatt am Kaiserstuhl geholt werden, wo es zur Reparatur der Baggersteuerung stand. Es war um 7.30 Uhr zur Stelle, vorerst jedoch ohne die Steuerung nur mit der Schaufel einsatzfähig. Der THW-Ortsverband Biberach/Baden wurde deshalb um Überlassung der Steuerung des dortigen Bergungsräumgerätes gebeten.

Da noch ein Bewohner des Hauses vermißt wurde, wurden die Trümmer von den Helfern der Feuerwehr und des THW von Hand abgetragen. Der Vermißte konnte gegen 11.00 Uhr nur noch tot aus der Erdgeschoßwohnung geborgen werden.

Mit dem nun voll einsatzfähigen Bergungsräumgerät konnten mit dem Polypgreifer die größeren Trümmerstücke abgehoben und die Gasleitung im Kellergeschoß freigelegt werden. Hier zeigte sich, daß die abgesperrte und verplombte Gasleitung wieder angezapft und mit einem Schlauch das Gas in die Wohnung geleitet wurde.

Mit dem weiteren Abräumen von Trümmern, Bergen von Hausrat und Wertsachen, Reinigung von Straße und Gehweg konnte der Einsatz des THW gegen 17.00 Uhr beendet werden.

THW baute erneut Kinderspielplatz

Ellwangen. In den vergangenen Monaten hat der THW-Ortsverband Ellwangen für den Kindergarten der Ortschaft Rindelbach einen Kinderspielplatz fertiggestellt.

Der Spielplatz wurde mit vielen

Holzelementen (z. B. einem kindergerecht gestalteten, mehrere Meter großen Spielturn und einer Rutsche) gestaltet. Den gesamten Spielplatzbereich grenzen Holzpalisaden ab. Zehn ehrenamtliche Helfer unter Leitung von Gruppenführer Joachim Altmann arbeiteten viele Abende und Samstage. Der Spielplatzbau diente gleichzeitig der Bereicherung der Ausbildung im Rahmen der Holzbearbeitung.

Der Ortsvorsteher der Ortschaft Rindelbach, Gaugler, hatte sich an das THW gewandt, da dessen Helfer in den letzten Jahren bereits mehrere Kinderspielplätze gebaut hatten.

Nachdem die Arbeiten abgeschlossen waren, startete Gruppenführer Altmann zum 5. Rumänien-Hilfstransport des THW-Ortsverbandes. Man fuhr zusammen mit dem Deutschen Roten Kreuz Baby-Pakete und Kinderkleidung zu Mädchenheimen in der Gegend von Hunedoara.



Das Abräumen der Trümmer war vorerst nur reine Handarbeit.

(Foto: Faller)



Im Bau von Spielplätzen können die Ellwanger THW-Helfer bereits große Erfahrung vorweisen.

(Foto: May)

Warndienst



Umgebung von Kernkraftwerken wird intensiver überwacht

Die Umgebung von Kernkraftwerken wird hinsichtlich der Ortsdosisleistung kontinuierlich durch Meßstellen der Länder im Rahmen der Kernreaktorfernüberwachung (KFÜ) und durch Meßstellen des Bundes im Rahmen des bundesweiten Warndienstinformationssystems (WADIS) überwacht.

Vor diesem Hintergrund und in Übereinstimmung mit der Rahmen-

empfehlung für die Kernreaktorfernüberwachung hat der Fachausschuß Reaktorsicherheit des Länderausschusses für Atomkernenergie bereits am 27./28. Oktober 1988 gefordert:

★ eine Verdichtung des Meßnetzes beim Bundesamt für Zivilschutz (BZS) in der Umgebung kerntechnischer Anlagen in Abstän-

den bis zu maximal 10 km, wobei Anzahl und Standorte in bilateralen Gesprächen zwischen den atomrechtlichen Aufsichtsbehörden der Länder und den jeweils betroffenen Warnämtern kurzfristig geklärt werden sollte

★ keine Zugriffsmöglichkeit über die Rechner der BZS-Warnämter auf Meßwerte dieser Meßstellen

durch die KFÜ-Rechner, wobei Einzelheiten über Datenpakete, Dateninhalte und -formate sowie über die Organisation des Datenaustausches noch zu konkretisieren waren.

Diese Konkretisierung ist nunmehr durch einen weitergehenden Beschluß vom 9. 11. 1989 erfolgt:

Organisation des Austausches von Meßdaten zwischen WADIS und KFÜ

Zur Sicherstellung einer bundeseinheitlichen Vorgehensweise wird die Organisation des Austausches von Meßdaten zwischen dem Warndienstinformationssystem (WADIS) des BZS und der Kernreaktorfernüberwachungssysteme (KFÜ) der atomrechtlichen Aufsichtsbehörde wie folgt realisiert:

1. Die KFÜ-Zentralen erhalten Zugriff auf die in den Warnamtsrechnern gespeicherten Daten der Ortsdosisleistung (ODL)-Meßstellen, die in einem Umkreis von ca. 25 km um die jeweilige kerntechnische Anlage installiert sind. Dabei ist jeder Meßwert mit einem Status versehen, aus dem hervorgeht, ob der Meßwert

- ★ als plausibel eingestuft ist,
- ★ noch nicht plausibilitätsgeprüft ist,
- ★ als nicht plausibel eingestuft ist.

Die Daten dieser Meßstellen (2-Stunden-Mittelwerte) werden vom Warndienst im 24-h-Takt erhoben sowie bei Überschreitung von Schwellenwerten automatisch von der jeweiligen Meßstelle zum Warnamtsrechner übermittelt. Es ist anzustreben, daß in gleicher Weise, d. h. zeitlich lückenlos, auch 10-Min.-Mittelwerte bzw. 1-h-Mittelwerte erhoben werden.

Auf Anforderung der KFÜ-Zentrale wird der Abfragezyklus der betroffenen Meßstellen für einen begrenzten Zeitraum auf eine Stunde verkürzt, so daß hierfür die 10-Min.-Mittelwerte lückenlos zur Verfügung stehen.

2. Die Warnämter erhalten Zugriff auf die aktuell erhobenen Meßdaten der KFÜ-Ortsdosisleistungs-Meßstellen.

Besteht seitens des Warndienstes (zu Zwecken der Plausibilitätsprüfung) ein Bedarf an noch nicht in die KFÜ-Zentralen übertragenen Meßdaten, so ist der KFÜ-Zentrale dieses fermündlich mitzuteilen, um die erforderliche Datenübertragung gemäß Punkt 1 und 2 zu veranlassen.

3. Zur Realisierung der Funktionen installieren die KFÜ-Zentralen vor Ort einen zum WADIS voll kompatiblen Schnittstellenrechner (z. B. Bull DPX 1000).

Dieser Schnittstellenrechner wird über Datex-P mit dem Rechner des Warnamtes verbunden, in dessen Zuständigkeitsbereich die entsprechende kerntechnische Anlage liegt. Liegt die kerntechnische Anlage im Bereich von Zuständigkeitsgrenzen mehrerer

Warnämter, so sind in dem Schnittstellenrechner die Datex-P-Rufnummern der entsprechenden Warnamtsrechner zu hinterlegen.

Ferner sollte eine lokale Verbindung des Schnittstellenrechners zum KFÜ-Rechner eingerichtet werden, damit die WADIS-Meßdaten in KFÜ-Programme einfließen können und der Datenfluß von KFÜ zum Warnamtsrechner gewährleistet ist.

4. Das BZS stellt den KFÜ-Zentralen für den Schnittstellenrechner nach Punkt 3 Software-Komponenten zur Verfügung, die es gestatten, WADIS-Meßdaten aus der Umgebung der kerntechnischen Anlagen aus dem Warnamt abzurufen, zu speichern und grafisch darzustellen. Mit dieser Software ist der Schnittstellenrechner als externes (grafisches) WADIS-Terminal nutzbar.

Des Weiteren stellt das BZS Software-Komponenten zur Verfügung, mit deren Hilfe Dateien des Schnittstellenrechners vom Warnamtsrechner abgerufen werden können.

Für alle bereitgestellten Software-Komponenten übernimmt das BZS die Pflege.

5. Es werden auf der Basis vorhandener Standard-Software (z. B. Kermit) Prozeduren geschaffen, die einen automatischen oder halbautomatischen Datenaustausch zwischen dem Schnittstellenrechner und dem KFÜ-Rechner ermöglichen.

Ferner wird die Möglichkeit geschaffen, die Anforderung von Meßdaten aus dem Warnamt derart zu automatisieren, daß sie nach einmaligem Starten für einen bestimmten Zeitraum ohne manuellen Eingriff zyklisch wiederholt wird.

Über den Warndienst und hier insbesondere über dessen neue Technologie ist inzwischen einiges im „ZS-Magazin“ jetzt „Bevölkerungsschutz“ – veröffentlicht worden. In einem Artikel aus der Fachpublikation „Umwelt“ (Herausgeber: Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit) in Heft 12/1989 wurde die Ortsdosisleistungsüberwachung in der Umgebung von Kernkraftwerken behandelt. Dieser Artikel reiht sich in die vorgenannten Berichte nicht nur gut ein, sondern wird auch wegen seiner prägnanten Darstellung nochmals hier im „Bevölkerungsschutz“ wiedergegeben.

Ein Besuch bei den Kollegen in Frankreich

Vom 22. bis zum 23. März 1990 führen Führungskräfte des Warnamtes VII, Warnamtsleiter Hardt sowie die Einsatzleiter Müller, Schäfer und Streller, zu einem Informationsbesuch nach Metz/Frankreich, um die Organisation und die Aufgaben des ihnen benachbarten Warndienstes „vor Ort“ kennenzulernen.

An der Prefecture in Metz angekommen, wurden sie von einem „alten Bekannten“, Herrn Bilger, freundlich begrüßt. Bilger versieht als Verbindungskraft der französischen Seite während der internationalen Warndienstübungen seinen Dienst im Warnamt VII. Nachdem Schäfer den neuen Leiter des Warnamtes VII, Hardt, vorgestellt hatte, begrüßte der Direktor der Protection Civile-Groupe de l'Alerte – Hubsch, die deutschen Gäste und führte sie anschließend durch die Abteilung. Hierbei erklärte er den Aufbau und die einzelnen Aufgaben des französischen Zivilschutzes, der natürlich auch den Bereich des Katastrophenschutzes einschließt.

Bei der Besichtigung der Zivilschutzabteilung wurde unter anderem ein automatisiertes Ansagesystem gezeigt, das interessierten Bürgern per Telefonauskunft aktuelle Daten aus verschiedenen Bereichen des Zivilschutzes mitteilt. Hierbei handelt es sich zum Beispiel um Daten, die den momentanen und zu erwartenden Wasserstand der Mosel (Hochwasserpegel) angeben. Aber auch Informationen über die technische Situation im Kernkraftwerk von Cattenom können abgefragt werden. Nach Aussage von Hubsch wird dieses System von der Bevölkerung äußerst positiv aufgenommen und häufig genutzt. Nicht unerwähnt bleiben sollte, daß die Prefecture von Metz zudem über Telefax-Standleitungen mit den benachbarten Ländern verbunden ist, um erforderlichenfalls schnellstmöglich Informationen über die Lage in Cattenom weiterzugeben.

Im Anschluß an die Führung durch die Prefecture konnte in der benachbarten Katastrophenschutzschule einer Erste-Hilfe-Ausbildung beigelehrt werden. Diese Ausbildung erfolgt zum Teil in Anlehnung an Unterlagen des Deutschen Roten Kreuzes und ist stark praxisorientiert angelegt.

Des Weiteren hatten die französischen Kollegen die Besichtigung der

Feuerwehrschießschule in Metz eingeplant. Hier wird das Führungspersonal der Feuerwehr und des Zivilschutzes ausgebildet. Daher konnte u. a. ein Einblick in die ABC-Auswertung des französischen Zivilschutzes gewonnen werden.

Diese unterscheidet sich geringfügig von der Arbeitsweise in Deutschland. Zum Teil ist dieser Arbeitsbereich schon auf die Unterstützung durch Personal-Computer (PC) abgestimmt, welches sich als sehr arbeits erleichternd auch bei der Auswertungsberechnung bzw. Wetterauswertung auswirkt.

Die verwendeten Rechner sollen nach Auskunft der Lehrkräfte kurzfristig bei allen Dienststellen eingeführt werden, die sich mit der ABC-Auswertung im Bereich des Zivilschutzes befassen. Es handelt sich hierbei um IBM-PC, kompatible Geräte, die auf der Basis des Betriebssystems MS-DOS arbeiten. Das verwendete Programm wurde von einem engagierten Lehrer der Feuerwehrschießschule in der Programmiersprache BASIC erstellt und wird ständig an die Bedürfnisse angepaßt.

Zudem benutzt der französische Zivilschutz Tabellenwerke, die aus französischen atomaren Tests gewonnen wurden und sich von den in Deutschland verwendeten Tabellen zum Teil erheblich unterscheiden (realitätsbezogener, aktueller?!).

Bilger referierte sodann über die Organisation und den hierarchischen Aufbau des französischen Warndienstes und erwähnte hierbei, daß auch Frankreich beabsichtige, das vorhandene Sirennetz zu modernisieren. Hierbei sollen die vorhandenen Sirenen durch elektronische, netzunabhängige und EMP-geschützte Typen ersetzt werden. Die Auslösung der Sirenen erfolgt, wie auch in Deutschland, über ein drahtgebundenes Steuernetz.

Die Ergebnisse des Besuches wurden aufgrund ihres Informationsgehaltes von allen Beteiligten positiv bewertet und der Wunsch geäußert, daß solche persönlichen Kontaktaufnahmen – gerade auch wegen der dienstlichen, immer wieder erforderlichen Zusammenarbeit – sehr wertvoll und deshalb „ziemlich regelmäßig“ stattfinden sollten. Neben dem Informationsaustausch erleben auch das persönliche Kennenlernen der Ansprechpartner im benachbarten Warndienst als wichtige Komponente bei der internationalen Zusammenarbeit.

Grenzenlos in die 90er

Weltrotkreuztag und Rettungskongreß in Saarbrücken

„Da muß irgendwo ein Nest sein“, sagte ein junger Saarbrücker zu seiner Freundin, „wo du hinguckst, überall Rotes Kreuz!“ Das „Nest“ machten sie auf dem St.-Johanner-Markt aus. Der Platz in der Saarbrücker Altstadt verwandelte sich an dem Samstagvormittag des 12. Mai in einen „Markt der Möglichkeiten“.

Zahlreiche Informationsstände, ein attraktives Kinderprogramm, eine Ausstellung uralter Rettungskutschen, Bratwurstdöppe und Zuckerwatte, Menschenmassen und Musik: Das Rote Kreuz informierte die mehr als 10000 Besucher in lockerem Rahmen darüber, was es macht und was es kann.

Inmitten des bunten Treibens interviewte auf der eigens errichteten Bühne der Moderator des Saarländischen Rundfunks, Peter Maronde, Rotkreuz-Mitarbeiter, gab die Popsängerin Ingrid Peters einige ihrer Hits zum Besten, spielte die Musikkapelle der Schutzpolizei und vieles mehr. Dem Vergnügen diente das rastlos sich drehende Kinderkarussell, für ernste

Zwecke war eine Blutspendestation eingerichtet.

Sternfahrt zu den Stars

Wie schon zu früheren Weltrotkreuztagen gab es auch diesmal eine Sternfahrt, an der viele teilgenommen haben. Die 600 Sternfahrer vom Roten Kreuz kamen mit ihren 120 Fahrzeugen in die saarländische Landeshauptstadt, um der Festveranstaltung bei zu wohnen. Die Stars kamen am Samstagnachmittag in die Saarlandhalle, um dem Roten Kreuz zu gratulieren.

Zum Auftakt der Show, die vom Saarländischen Rundfunk aufgezeichnet und am Abend gesendet wurde, kam das Gute von oben: Sechs Suchhundeteams, die durch ihren Einsatz im armenischen Erdbebengebiet bekannt wurden, seilten sich blitzschnell von der Hallendecke ab. Rundfunk- und Fernsehmoderator Manfred Sexauer erhielt von den Teams einen Vierbeiner als Erinnerungsgeschenk – allerdings in Plüschausführung.



Die Fachaussstellung im Freigelände und in der Eissporthalle fand lebhaftes Interesse und dokumentierte in eindrucksvoller Weise den hohen technischen Stand der Zulieferindustrie, die mit 84 Firmen vertreten war.

Und anschließend ging es Schlag auf Schlag: Hits wechselten mit kurzen, informativen Gesprächen, The Winners, die Gruppe Fox oder Moonbeats und Nicole traten auf, Showeffekten mit Licht und Nebelschwaden folgten nicht weniger eindrucksvolle Darstellungen zahlreicher Rotkreuz-

dienste. Zum Schluß erreichte die Stimmung in der Saarlandhalle den Höhepunkt, als die Gruppe Boney M. auftrat. Der Applaus der fast 4000 Zuschauer wollte nach der zweistündigen Show nicht enden ...

Alle sprachen vom Helfen

Der großen Feier ging allerdings ernste Arbeit voraus. Schon vier Tage zuvor hatte das DRK das Stadtbild von Saarbrücken beherrscht. Alle sprachen vom Helfen und alles drehte sich um die Helfer: Vom 9. bis 12. Mai fand der 7. Rettungskongreß statt, der diesmal das Motto „Retten und helfen – über Grenzen hinweg“ hatte. Im Hinblick darauf sei es kein Zufall, daß diese wichtige Tagung in der Grenzstadt Saarbrücken veranstaltet werde, sagte bei der Eröffnung vor den 1200 Teilnehmern aus über 20 Ländern der DRK-Präsident Botho Prinz zu Sayn-Wittgenstein.

Die anstehende Einführung des europäischen Binnenmarktes war dementsprechend für die Diskussionen der Rettungsdienstexperten von größter Wichtigkeit. Zum erstenmal hatten auch Vertreter der europäischen Nachbarstaaten die Gelegenheit, ihre Rettungsdienstsysteme vorzustellen. Die Forderung nach der Schaffung einer



Zahlreiche Demonstrationen im Freigelände stellen den hohen Leistungsgrad des DRK-Rettungsdienstes unter Beweis.



Information war gefragt beim „Markt der Möglichkeiten“ auf dem St.-Johanner-Markt – sowohl bei der Bevölkerung als auch bei den DRK-Mitgliedern.



Zu ihren Zeiten gab es den heißen Draht mit seinen heutigen Möglichkeiten noch nicht. Modernste Entwicklungen auf dem Gebiet der Computer- und Kommunikationstechnik waren Anziehungspunkte in Saarbrücken.

(Fotos: Eram, Hamborg)

einheitlichen europäischen Notrufnummer war eines der wichtigsten Ergebnisse des Kongresses. Neben der künftigen Zusammenarbeit der Rettungsdienste in den beiden deutschen Staaten kamen aber auch aktuelle Probleme zur Sprache wie beispielsweise die Finanzierung der Ausbildung der Rettungsassistenten, die bislang nicht geregelt ist.

Der Kongress wurde von einer ideellen und einer Fachausstellung begleitet. Während die ideelle Ausstellung die Arbeit des Roten Kreuzes im In- und Ausland zeigte, beteiligten sich an der Fachausstellung 84 Firmen, die auf die technische Ausstattung des Rettungsdienstes spezialisiert sind. Hatte man in früheren Jahren haupt-

sächlich die neuesten Krankentransport- und Rettungsmittel gezeigt, wurden in Saarbrücken deutlich mehr Produkte aus dem Bereich der Elektronik, Computertechnik und dem Funk- und Fernmeldewesen präsentiert.

Fünf Tage lang hatte das Rote Kreuz bei strahlendem Sonnenschein die Gelegenheit, sich von seiner besten Seite zu zeigen. Information, Diskussion, aber auch Unterhaltung beherrschten die Szenerie, die von den Medien ins rechte Licht gerückt wurde – alle waren im Bild und die Helferinnen und Helfer können mit Recht stolz darauf sein, Mitglied einer der größten Hilfsorganisationen der Welt zu sein.

Eva Glauber



Eine der großen Attraktionen: Die Vorführungen der DRK-Rettungshundestaffel. Nicht zuletzt durch ihren Einsatz in den Erdbebengebieten Armeniens waren sie einer breiten Öffentlichkeit bekannt geworden.



Mehr als 1200 kundige Rotkreuzler trafen sich täglich in der Saarländhalle, um den Fachreferaten zuzuhören und engagiert Fragen des Rettungsdienstes zu diskutieren.

Ehrung der Armenien-Helfer

Am 27. April 1990 ehrte der Bundesvorsitzende des Arbeiter-Samariter-Bundes, Martin Ehmer, die einhundert freiwilligen Helfer des ASB und des Technischen Hilfswerkes, die in Leninakan/Armenien ein Krankenhaus mit 120 Betten aufgebaut und eingerichtet haben.

Zu der offiziellen Dankesfeier hatte der Bundesvorstand alle Helfer nach Köln eingeladen. Als Gäste nahmen u. a. der Erste Botschaftssekretär der UdSSR, Nikolaj A. Litwinow, Oberregierungsrat Peter Ingo Bartel vom Bundesministerium des Innern, Stefan Bock vom Auswärtigen Amt, Hans Joachim Derra vom Technischen Hilfswerk sowie eine armenische Dolmetscherin teil.

Der Bundesvorsitzende Martin Ehmer dankte den Helfern für ihren großen Einsatz. Unter schweren Bedingungen hätten die siebzig ASB-Helfer zusammen mit Helfern des Technischen Hilfswerkes sich sehr engagiert und viel geleistet.

Nur dank ihrer Arbeit und ihres Know-hows konnte das Krankenhaus, das nun offiziell den Namen „Samariter-Krankenhaus“ trägt, im Dezember 1989 fertiggestellt und dem Chefarzt des Krankenhauses übergeben werden.

Restarbeiten im OP-Bereich erfolgen in der ersten Jahreshälfte 1990.

Außerdem werden zur dringend notwendigen chirurgischen Nachbehandlung 18 Patienten im Juli in die Bundesrepublik Deutschland gebracht. Krankenhäuser in Rheinland-Pfalz, Schleswig-Holstein und Niedersachsen haben für diese Aktion bereits eine kostenlose Behandlung zugesagt.

Auch wenn das bisher größte Auslandsprojekt des ASB nun fast abgeschlossen ist, sagte der Bundesvorsitzende auch weiterhin Hilfe zu: Armenischen Ärzten und Vertretern aus dem Gesundheitsbereich wird die Teilnahme an einer Fortbildung in der Bundesrepublik ermöglicht, damit in Zukunft die Hilfe zur Selbsthilfe besser gewährleistet ist.

Der Erste Botschaftssekretär der UdSSR, Nikolaj A. Litwinow, sprach ebenfalls seine tiefe Dankbarkeit für das Engagement des Arbeiter-Samariter-Bundes in Armenien aus. Trotz minus 20 Grad Kälte am Einsatzort hätten die Helfer Solidarität und große Hilfsbereitschaft bewiesen.

Auch alle anderen Redner äußerten sich positiv über das erfolgreiche Krankenhausprojekt des ASB und die gute Zusammenarbeit zwischen den Partnerorganisationen und den armenischen Behörden. Anschließend erhielten die Helfer eine bronzenne Ehrenplakette, eine Urkunde und eine Dokumentation zur Erinnerung überreicht.

Nach dem offiziellen Teil der Dankesfeier begann ein gemütliches Beisammensein, wobei sich den Helfern die Gelegenheit bot, die Erfahrungen in Armenien noch einmal Revue passieren zu lassen: „Weißt Du noch, wie wir in Eriwan zwölf Stunden auf den nächsten Flug gewartet haben, weil es kein Benzin mehr gab?“ fragt einer seiner Kameraden. Mit den vorgefundenen Verhältnissen zurechtzukommen, war nicht immer leicht. Oft gab es Probleme mit der Wasser- oder Stromversorgung. „Was macht man dann, wenn man sich gerade die Haare eingeschäumt hat?“

Sie lernten, in verschiedenen Situationen zu improvisieren. Einer, der dazu das größte Talent bewies, war der Koch, meinten viele. Er sorgte dafür, daß es trotz Versorgungsengpässen immer etwas Warmes zu essen gab. Gefragt nach ihren Eindrücken von dem Land und der Bevölkerung, schilderten die Helfer überwältigende Erlebnisse mit der Gastfreundschaft der Armenier. Marc Kobisch und Norbert Maus erzählen: „Überall wurden wir liebevoll aufgenommen und eingela-

den, das wenige, das sie hatten, mit ihnen zu teilen. Auf den Straßenmärkten schenkte man uns Obst. Und als es an der Tankstelle kein Benzin mehr gab, hielt die Frau des Tankwarts für uns einen Lkw an, der uns Benzin abzapfte.“

Kinder führten die Helfer durch das von dem Erdbeben zerstörte Leninakan. Die Bewohner der Stadt lebten größtenteils noch in Ruinen – stellenweise sogar in großen Rohren, in denen Fenster ausgeschnitten wurden oder in Containern. Die Begegnung mit den Menschen, ihrer Herzlichkeit und Hilfsbereitschaft bewegte die Samariter sehr.

Übereinstimmend ziehen sie die positive Bilanz: Es hat sich gelohnt. Die Erfahrung – auch wenn es manchmal hart zugeht – möchte keiner mehr missen. „Warum ich mit nach Armenien gefahren bin, möchten Sie wissen?“ fragt Hans Simon. Die Antwort läßt nicht lange auf sich warten: „Es geht uns hier so gut, da fällt es nicht schwer, sich für solch eine sinnvolle Hilfsaktion zur Verfügung zu stellen.“

RH

Lafontaine verdankt drei ASB-Retter sein Leben

Tiefe Bestürzung hatten die Nachrichtenmeldungen am Abend des 26. April 1990 über den Mordanschlag auf den SPD-Kanzlerkandidaten Oskar Lafontaine bei der Wahlkampfveranstaltung in Köln ausgelöst. Zwei Samariter und ein Anästhesist des Arbeiter-Samariter-Bundes waren nach dem Attentat sofort zur Stelle und versorgten den mit dem Tode ringenden Politiker, der zusammengebrochen in einer riesigen Blutlache lag.

Mit einem 30 Zentimeter langen Messer hatte ihn die 42jährige Adelheid Streidel einen Millimeter neben

der Halsschlagader in den Hals gestochen.

Nach Ansicht des diensthabenden Notarztes im Krankenhaus Merheim, Dr. Bertil Bouillon, wäre ohne die sofortige Hilfe des ASB-Teams die Überlebenschance Lafontaines gering gewesen. Die zwei Rettungssanitäter des ASB-Ortsverbandes Köln und der Anästhesist hatten den Politiker massiv mit Blutersatzstoffen versorgt und künstlich beatmet, um den Sauerstoffgehalt des restlichen Bluts maximal anzureichern und so die Organe zu versorgen.

Der ASB war vom Veranstalter der Wahlkampfsitzung, dem SPD-Unter-



Alle Helfer erhielten von dem Bundesvorsitzenden Martin Ehmer und dem Technischen Leiter Jürgen Mackensen eine Ehrenplakette, eine Urkunde und eine Dokumentation zur Erinnerung überreicht. (v. l. n. r.): Dirk Zaretzke, Martin Ehmer, Jürgen Mackensen).

bezirk Köln, mit der sanitätsdienstlichen Betreuung der Gäste beauftragt worden. Drei Rettungssanitäter und ein Notarzt hatten den Hilfsdienst übernommen. Als die Veranstaltung

zu Ende war, ging der Anästhesist mit einem Sanitäter zum Ausgang, die beiden anderen standen vor der Bühne. In dem Moment, wo Lafontaine schwer verletzt und stark blutend zu

Boden sank, waren die beiden Sanitäter innerhalb von wenigen Sekunden zur Stelle.
M. P./RH

Helfer des Arbeiter-Samariter-Bundes haben das Haus inzwischen von Kot, Dreck und Essensresten gesäubert. Sie haben Badewannen, Toiletten und Warmwasserleitungen eingebaut und damit die sanitären Einrichtungen wesentlich verbessern können. Ebenso wurden Waschmaschinen installiert und die Kachelöfen repariert. Auch bei der pflegerischen und medizinischen Versorgung konnten sie enorme Hilfe leisten.

Der ASB ist die einzige Organisation, die seit Bekanntwerden der Situation in dem Kinderheim pausenlos und kontinuierlich vor Ort und im Einsatz ist.

„Um die internationale Hilfeleistung für das gesamte Gebiet sinnvoll zu gestalten, wollen wir ein Koordinierungsbüro in Oradea, der 60 km entfernten Kreisstadt, einrichten. Das erscheint mir dringend erforderlich. Denn so verpufft doch viel von der gut gemeinten Hilfe“, meint der Landesgeschäftsführer des ASB Nordrhein-Westfalen, Mario Nowak.

Was für die Kinder dringend benötigt wird, sind z. B. Kinder-Jogging-Anzüge, Schlafanzüge und Pantoffeln oder Kinderwagen, -Fahrräder, -Dreiräder oder -Roller. Da die Kinder über Monate und Jahre wie Tiere in Käfigen gehalten wurden, leiden sie an extremer Muskelschwäche, so daß solches Spielzeug zu deren Stärkung dringend erforderlich ist. Manche Kinder haben erst mit 6 bis 10 Jahren gehen gelernt.

Um auch Sanitärausstattungen wie Badewannen oder Toiletten oder auch hochwertige Lebensmittel gezielt und den Bedürfnissen entsprechend einsetzen zu können, sind dringend Spendengelder erforderlich.

Wer spenden und damit helfen möchte:

Spendenkonto 1888

Postgiroamt Köln, BLZ 370 100 50.

B. R.

Der Hölle von Cighid entronnen

Der ASB Nordrhein-Westfalen hilft Kindern im rumänischen Kinderheim Cighid

Anfang April begab sich ein 20köpfiges ASB-Team aus Ärzten, Helfern und Sanitätern mit Kranken-, Rettungs- und Notarztwagen in die Nähe der ungarisch-rumänischen Grenze in das ehemalige Jagdschloß des Grafen Tisza, das als Kinderheim umfunktioniert worden war.

In den letzten Jahren war es eine Aufbewahrungsanstalt für ausgemusterte Kinder: für die Schwachen, für die mit Geburtsfehlern oder mit chronischen Krankheiten. Von den Gesundheitsbehörden wurden angeblich geistig und körperlich behinderte Kinder nach Cighid eingewiesen. In diesem Kinderheim sind seit 1988 123 Kinder gestorben.

Jahrelang wurden Kinder zwischen drei und 18 Jahren wie Tiere gehalten: Sie vegetierten im eigenen Kot und Erbrochenem dahin, verwehrten und dämmerten in verrosteten Kinderbetten dem Tode entgegen.

Hier sind Krätze, Flöhe, Läuse, eitrige Wunden, Wurmkrankheiten, Erfrierungen und Unterernährung an der Tagesordnung gewesen. Es herrschte generell Verwahrlosung. Viele starben an Lungenentzündung. Die von den ASB-Helfern vorgefundenen Kin-



Unterernährung und Rachitisfolgen mit bleibenden Knochenverformungen, Anämie, Krätze und Erfrierungserscheinungen – die Kinder, die in Cighid eingeliefert wurden, waren totgeweiht.

der sind größtenteils in ihrer Entwicklung stark zurück: 10jährige wiegen vielleicht 10 bis 12 Kilo und 18jährige sehen wie 12jährige aus.

Besonders lebhafte und angeblich aggressive Kinder wurden von den Wärterinnen auf engstem Raum Tag und Nacht hinter verbarrikierten Fenstern im Dunklen eingesperrt, in den sogenannten „Izolator“, und notfalls mit Spritzen ruhiggestellt.

„Wer noch nicht verrückt eingeliefert wurde, wird es hier. Wenn man einen Raum betritt, in dem die Betten

dicht an dicht stehen, kommt Leben in die Kinder. Sie sehnen sich nach menschlicher Ansprache und körperlicher Wärme“ berichtet Peter Neef, Referatsleiter Soziale Dienste beim ASB-Landesverband Nordrhein-Westfalen, der gerade nach 36stündiger Fahrt müde und erschöpft aus Cighid zurückgekehrt ist. „Heute sitzen die Kinder draußen im Gras und spielen mit ihren Helfern und Rettern. Mangelnde Sprachkenntnisse werden durch einfache Gesten oder Zuneigung ersetzt.“



Glückliche Gesichter: ASB-Helfer bringen die Kinder zum Spielen in die Sonne.



Helfer des ASB-Landesverbandes Nordrhein-Westfalen sind abwechselnd seit Wochen vor Ort. (Fotos: Mario Katz)

Medizinische Hilfe in El Salvador

Dr. Christof Burger und seine Frau Amparo Moya-Burger sind seit Januar 1990 für die Johanniter-Unfall-Hilfe in El Salvador im Einsatz. In dem Gemeinschaftsprojekt der Johanniter, des Diakonischen Werkes und Iglesia Lutherna betreut das Ärzteteam die aus Honduras heimgekehrten Flüchtlinge. Hier nun ein kleiner Eindruck ihrer Arbeit vor Ort.

Das Leben im Lager

„Schwarze Bohnen und Tortillas, knappes Trinkwasser und kein elektrisches Licht, trotzdem geht es uns gut“, schreibt das Arzteehepaar Burger in seinem Bericht aus dem Lager in der Nähe von Honduras.

Am Morgen halten die Burgers Sprechstunde im Camp ab. Mehr als 50 Patienten sind es immer, und das sechs Tage lang in der Woche. Nachmittags geht der Hochbetrieb in der Camppraxis mit Untersuchungen von Kindern und Schwangeren und der Wundversorgung weiter. Der Gesundheitszustand der weit über 1000 Zurückgekehrten ist nicht der beste. Parasitosen, Diarrhöen und Unterernährung sind die häufigsten Krankheiten, die die Burgers bei den sogenannten „Repatriados“ feststellen konnten. Medikamente und medizinische Geräte haben die beiden Mediziner von zu Hause mitgebracht.



Dr. Christof Burger bei Arbeiten in seinem improvisierten Labor.

Rund um die Uhr im Einsatz

Einen 8-Stunden-Arbeitstag gibt es für Christof und Amparo Burger im Lager in Gualcho nicht. Notfälle werden rund um die Uhr versorgt und nicht zuletzt die vielen schwangeren Frauen ... „Die meisten haben mit

15 ein Kind, mit 30 mindestens acht“, so Dr. Burger in seinem Bericht.

Sechs Pfleger und drei Hebammen, alles Salvadorianer, helfen dem Arzteehepaar bei der medizinischen Betreuung. Wann immer die beiden Mediziner neben ihrer täglichen Arbeit noch Zeit finden, unterrichten sie ihre neun

Helfer im richtigen Einsatz von Antibiotika und leiten sie in der Betreuung der Familien an.

Leben retten ist oberstes Gebot

Da im Lager keine Transportmittel vorhanden sind, helfen im Notfall schon einmal die „Medicins sans frontières“ aus. So transportierten die französischen Helfer zum Beispiel an einem Tag im März einen Schwerverkranken und eine Schwangere mit ihren Pkws in die nächste Stadt nach San Miguel. Keine Frage, daß es bei der Rettung von Menschenleben bei den internationalen Helfern in El Salvador keine Schranken gibt.

Bei der nicht leichten Arbeit von Ehepaar Burger im Lager ist ein Fest mit Folklore und Tanz nur schwer vorstellbar: doch die Heimkehrer aus Honduras bedankten sich auf ihre fröhliche salvadorianische Weise mit einem gelungenen Festabend.

Herz und Niere verpflanzt

Gemeinsam haben Polizisten in Schleswig-Holstein, ein Ärzteteam in Essen und Piloten um das Leben eines 24-jährigen Mannes gekämpft, dem zu-

gleich Herz und Niere eingepflanzt werden mußten.

Endlich sagte Oberarzt Hans-Reinhard Zarkowski vom Transplantationszentrum der Essener Uni-Klinik: „Wir sind zufrieden.“ Nebel in Holstein hätte die Aktion fast unmöglich gemacht.

Der Patient ist seit Jahren nierenkrank und war auf regelmäßige Blutwäsche angewiesen. Als Herzprobleme dazukamen, setzte man ihn ganz oben auf die Dringlichkeitsliste von Euro-Transplant in Leyden/Holland. Er brauchte Herz und Niere von einem Spender. Eine solche Operation ist nach Angaben von Zarkowski „extrem selten“, bisher erst wenige Male in Hannover, Großbritannien und Frankreich erprobt.

In der Nacht endlich die erlösende Nachricht: In Heide/Holstein gibt es die passenden Spenderorgane. Sofort beginnt die Johanniter-Unfallhilfe in

Essen zu organisieren. Doch über Schleswig-Holstein liegt dichter Nebel. Zwar hätte ein Flugzeug nach Hamburg-Fuhlsbüttel starten können, der sonst übliche Hubschrauber aber nicht. In Essen macht sich Verzweiflung breit. Dann das Angebot der Polizei in Itzehoe: Wir versuchen es mit dem Auto. Fieberhaft wird gerechnet. Ein Herz muß in viereinhalb Stunden vom Spender an den Empfänger gelangen. Es wird vielleicht reichen. „Wir wagen es.“ Von Düsseldorf startet ein Flugzeug, von Itzehoe und Pinneberg je ein Streifenwagen.

- 0.59 Uhr: Die Polizei holt in Fuhlsbüttel das Operationsteam ab. Mit Blaulicht und Höchstgeschwindigkeit beginnt die Wettfahrt durch den dichten Nebel.
- 1.50 Uhr: Das Entnahmeteam kommt in Heide an. 51 Minuten für 88 Kilometer. Sensationell bei der schlechten Sicht.

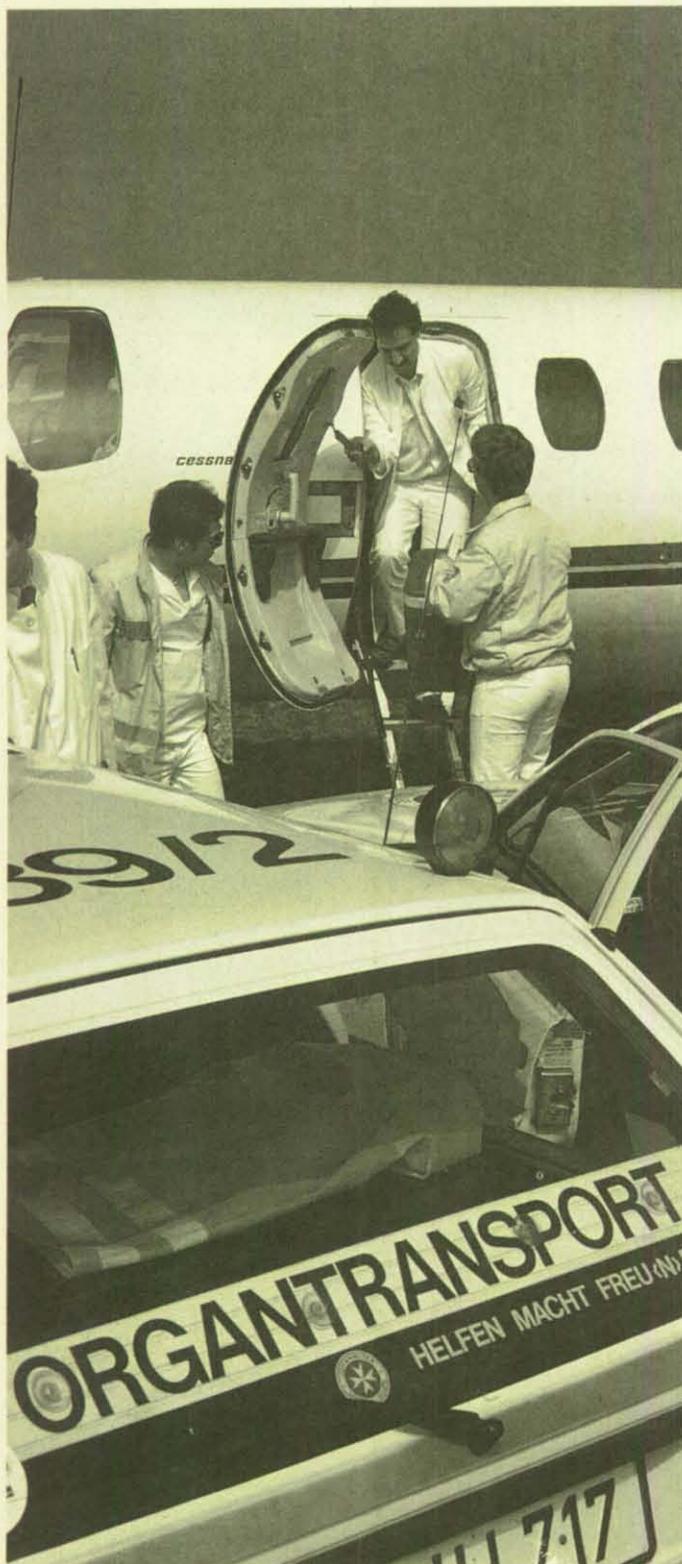


Sprechstunde bei Amparo Moya-Burger.

- 2.59 Uhr: Herz und Niere sind entnommen.
- 3.48 Uhr: Ärzteteam und Transplantate kommen in Fuhlsbüttel an. Diesmal ist es noch schneller gegangen. Die Maschine startet nach Düsseldorf. Wenig später beginnt in Essen die Operation.
- Gegen neun Uhr am Morgen ist die Arbeit am Herzen getan. Es schlägt. Bange Frage: Nimmt der todkranke Patient das lebensrettende Organ auf Dauer an? An der

Niere wird weitergearbeitet. Drei Stunden später ist auch dieser Teil abgeschlossen. Zufriedenheit macht sich breit. Endgültige Aussagen sind erst nach Tagen möglich.

Nur die Johanniter in Essen haben ihre Bilanz schon gezogen. Die Polizei in Schleswig-Holstein, sagt Arno Göss, war Spitze. „Eine derart schnelle, unbürokratische und freundliche Hilfe haben wir noch nicht erlebt.“



Mit ihren Organtransporten rettet die JUH immer wieder Menschenleben.



Die Johanniter-Jugend war schon im vergangenen Jahr beim Deutschen Evangelischen Kirchentag in Berlin vertreten.

Auch bei Großveranstaltungen ein verlässlicher Partner für behinderte Menschen

Rund 100 Mitglieder der Johanniter-Jugend konnten für behinderte Besucher des 90. Dt. Katholikentags in Berlin vom 23. bis 27. Mai 1990 verschiedenste Hilfen anbieten: Verleih von Rollstühlen, Betreuung der „Halle der Ruhe“, Umsteigehilfen an

den Bahnhöfen und Begleiddienste auf dem Messegelände.

Die Johanniter-Jugend präsentierte sich schon im letzten Jahr auf dem 23. Deutschen Evangelischen Kirchentag der Öffentlichkeit mit einem in sich schlüssigem Konzept für Dienste an Menschen mit Behinderungen und als ein engagiertes und mit sozialer Phantasie arbeitendes Team. Durch den Kirchentag ist die JJ auch dem Katholikentag als eine aktive Gemeinschaft aufgefallen. Deshalb wurde sie für das kirchliche Großereignis um ihre Mitarbeit gebeten.

Ein Scheck für Rumänien

Pfarrer László Lehel, Generalsekretär des Ökumenischen Rates der Kirchen in Ungarn, war zu Gast bei den Johannitern in Bonn. Lehels Büro in Budapest wurde im Dezember 1989 zur wichtigsten Anlaufstelle und Schaltzentrale für die Versendung der Hilfsgüter nach Rumänien. Vom Budapester Zwischenlager aus gingen die Konvois mit Ärzten und Sanitätern, Medikamenten und Nahrungsmitteln

zur notleidenden Bevölkerung Rumäniens.

László Lehel war, besonders in dieser ersten Phase, Tag und Nacht im Einsatz. Eine feste Zusammenarbeit mit den Johannitern hat sich daraus entwickelt. Der Bundesgeschäftsführer der Johanniter-Unfall-Hilfe, Andreas v. Block-Schlesier, dankte dem Pfarrer für dessen vorbildliches Engagement und überreichte einen Scheck in Höhe von 3000,- DM, mit dem angefallene Kosten erstattet und weitere Büromaterialien und -Geräte angeschafft werden können.

Ein gelungenes Experiment in Dresden

Dresden im Regen. Aus geborstenen Dachrinnen strömt das Wasser. Trabbis versinken in wadenhohen Pfützen. Es gießt, feinfädig und dicht, Stunde um Stunde. Allmählich verschwimmt das Elbpanorama mit den Brühlischen Terrassen, von Canaletto im Gemälde festgehalten, im dumpfen Grau des Regens. Häuserfassaden alter Straßenzüge ziehen vorüber. Auch hier ist das Grau des schmutzigen Sandsteins vorherrschend, bisweilen unterbrochen vom Grün-Weiß der Sachsenfahne, die viele Giebel zierte wie ein trotziges und stolzes Aufbegehren.

„Was wollen die hier?“ Die mürrische Frage des jungen Arztes scheint den Blick vieler Menschen in Worte zu fassen, die den Rettungswagen mit dem achtspitzigen Kreuz und dem Radesheimer Kennzeichen durch das Dresdner Trabbi-Gewühl brausen sehen.

An vieles haben sich die Dresdner in den letzten Monaten gewöhnen müssen und nun gar an bundesdeutsche Ärzte, Malteser-Rettungsanitäter und eben besagtes Fahrzeug, das seine Einsätze für die Schnelle Medizinische Hilfe der Stadt Dresden fährt.

Doch das anfängliche Mißtrauen des jungen Arztes weicht einer freundlichen Neugierde als er, sich genauer erkundigend, feststellt, daß die Aktion als Austausch geplant ist, sich also wohlthuend abhebt von hegemonialen Verhaltensmustern so mancher bundesdeutscher Unternehmen.

Einen Monat lang ist ein Team der Malteser, bestehend aus Notarzt, Rettungsanitäter und Rettungswagen, im Dienst der Schnellen Medizinischen Hilfe (SMH) der Stadt Dresden gefahren, und zwar ganz offiziell, mit Arbeitsvertrag und Gehalt in Ostmark. Im Gegenzug kommen im Spätsommer Krankenpfleger im Rettungsdienst und einige junge Ärzte aus Dresden auf die Rettungswache des Malteser-Hilfsdienstes in den Rheingau.

Ein Experiment, das in der ersten Phase als voll gelungen gelten darf. Den beiden Initiatoren aus Ost und West, die in ihrer Funktion als Fahr-

dienstleiter zu Beginn des Jahres in Eigeninitiative den Austausch in die Hand nahmen, ist die Sache einen Versuch wert gewesen.

Auf dem Schreibtisch des ärztlichen Direktors der SMH, Dr. Altmann, prangt der noch in Folie eingeschweißte Notizblock einer bundesdeutschen Hilfsorganisation. „Alle waren sie schon hier, alle haben sich vorgestellt“, erklärt Dr. Altmann dem Blick der Besucher folgend und kann sich eines Lächelns nicht erwehren.

Aber er sieht den Kampf um den Anteil am Kuchen als notwendig und positiv an. Ein Kampf, der das Geschäft belebt, an dem der bisherige Alleinherrscher, das staatliche Rote Kreuz der DDR, sich beteiligen muß.

Die Pläne des ärztlichen Direktors zur Verwirklichung eines effizienten Rettungsdienstes in Dresden sind sehr konkret: Zehn Rettungsärzte sollen ausschließlich in seinen Diensten fahren, versehen mit einer akzeptablen Schulung, ähnlich dem Fachnachweis „Arzt im Rettungsdienst“ der Bundesrepublik.

Die „Tücken“ des gegenwärtigen Rettungswesens sind offensichtlich und bedürften nicht erst des Malteser-Austausches, um bei den Mitarbeitern der SMH Problembewußtsein zu wecken. „Im Grunde genommen haben wir hier einen verwalteten Mangel“,

charakterisiert Dr. Altmann den derzeitigen Zustand.

Mit zwei, immerhin neuen Rettungswagen, frisch gestiftet von der europäischen Friedensinitiative, sind nahezu eine Million Menschen im ganzen Bezirk Dresden zu versorgen. Die Wartezeiten für ärztlich überwachte Krankentransporte liegen bei bis zu acht Stunden. Die Fluktuation der diensthabenden Ärzte ist groß, zu groß, um ein eingespieltes Rettungsteam bilden zu können. Fast 1000 Ärzte aus den Dresdner Krankenhäusern müssen jährlich ihre Dienste bei der Schnellen Medizinischen Hilfe leisten. Ärzte mit drei bis vier Notdiensten im Jahr sind eine Seltenheit. Eine gesonderte Vergütung gibt es nicht, der Arbeitsausfall in der Klinik lastet auf den Kollegen. Kein Chef gibt seine Ärzte gerne für den Rettungsdienst her.

Gabriele Lieder, eine junge Dresdner Internistin, hat gerade Dienst bei der SMH. Erschöpft sieht sie aus; beim Anblick der Kamera weigert sie sich anfangs, im Bild festgehalten zu werden, seit drei Wochen warte sie auf einen Termin beim Friseur.

Überarbeitet seien sie alle in ihrer Klinik. Eine Reihe Ärzte haben sie an den Westen verloren und sie empfindet diese Flucht als höchst unfair. Das Pflichtbewußtsein, die Hilfebedürftig-

keit vieler Menschen in ihrer Heimatstadt hält sie. Im Umgang mit den bundesdeutschen Kollegen ist ihr das Fehlen an breiten Informationsmöglichkeiten, an Weiterbildung schmerzlich bewußt geworden. Sie träumt von einer Hospitantin in der Bundesrepublik, möchte sich in Akupunktur spezialisieren.

Den bundesdeutschen Ärzten, fast ausschließlich aus dem Großraum Frankfurt/Wiesbaden, gefällt diese Arbeit unter erschwerten Bedingungen: höhere Einsatzfrequenz, weniger Mittel, größere Belastung. Bei alledem hätten die Kollegen aus der DDR doch viel geleistet.

Auch der Umgang mit den Patienten sei einfacher, die Leute wesentlich kooperativer. Hanns Blauert, ein junger Frankfurter Arzt, bringt es auf den Punkt: „Bei uns sind die Leute motzig, wenn wir nach fünf Minuten kommen, hier sind sie heilfroh und dankbar, wenn man es in einer halben Stunde geschafft hat.“ Noch seien die Menschen hier frei vom völlig überzogenen Anspruchsdenken vieler Patienten im Westen.

Positiv gesehen wird auch das DDR-Leitstellensystem. Die ausschließlich mit examinierten Krankenschwestern besetzte Zentrale bemüht sich um eine möglichst genaue Erfassung der Symptomatik, so daß dem ausrückenden Notarzt bereits einiges an Informationen vorliegt.

Rudolf Braun, seit zehn Jahren Rettungsanitäter im Rheingau, fährt während der beiden letzten Wochen den Malteser-Rettungswagen. Seine Kollegen von der SMH gestehen ihm neidlos einen „super Fahrstil“ zu, bewundern seine Ruhe und Gelassenheit bei den Einsätzen, seinen Umgang mit den Patienten.

„Da haben wir noch ein ganzes Stück nachzuholen“, erzählt einer von der Mannschaft. Draußen regnet es noch immer. Morgen, am letzten Tag, werden die Sanitäter nach gelungenem Spiel ihre Abzeichen tauschen. Spielstand: unentschieden. Man trennt sich in Freundschaft.

Cristina Fernández Reumann



Schwester Elisabeth von der Leitstelle der Schnellen Medizinischen Hilfe versorgt das ausrückende Rettungsteam mit möglichst ausführlichen Informationen zum Einsatz.

Die Geschichte der Deutschen Feuerwehrtage

Bei einer der ersten überregionalen Zusammenkünfte von Feuerwehren am 10. 7. 1853 in Plochingen, die als Begründungstag des Deutschen Feuerwehrverbandes gilt, wurde unter anderem beschlossen, im folgenden Jahr einen Feuerwehrtag in Ulm abzuhalten. Diese weitere Feuerwehrtagung am 3. 9. 1854 in Ulm wird heute als 1. Deutscher Feuerwehrtag gezählt. Seitdem wurden 26 Deutsche Feuerwehrtage durchgeführt:

0. 10. 7. 1853 Gründung DFV
1. 3. 9. 1854 in Ulm
2. 2. 9. 1855 in Stuttgart
3. 4./5. 10. 1859 in Karlsruhe
4. 1.-3. 9. 1860 in Mainz
5. 10.-11. 8. 1862 in Augsburg
6. 19.-22. 8. 1865 in Leipzig
7. 6.-9. 9. 1868 in Braunschweig
8. 17./18. 7. 1870 in Linz a. D.
9. 11.-14. 7. 1874 in Kassel
10. 11.-13. 8. 1877 in Stuttgart
11. 17.-19. 7. 1880 in Dresden
12. 22.-24. 7. 1883 in Salzburg
13. 28.-31. 7. 1888 in Hannover
14. 22.-24. 7. 1893 in München
15. 9.-12. 7. 1898 in Charlottenburg
16. 2.-6. 9. 1904 in Mainz
17. 24.-27. 7. 1909 in Nürnberg
18. 24.-29. 7. 1913 in Leipzig
19. 27. 7.-5. 8. 1923 in München
20. 6.-13. 7. 1928 in Breslau
21. 5.-8. 8. 1932 in Karlsruhe
22. 29.-31. 5. 1953 in Ulm
23. 21.-25. 6. 1961 in Bad Godesberg
24. 17.-21. 6. 1970 in Münster
25. 5.-15. 6. 1980 in Hannover
26. 14.-19. 6. 1990 in Friedrichshafen

Wurden die Deutschen Feuerwehrtage zunächst in einer Folge von drei bis fünf Jahren durchgeführt, so verlängerte sich dieser Abstand nach Ende des Zweiten Weltkrieges auf acht

Jahre, neun Jahre und schließlich auf zehn Jahre. Der DFV meint, daß auch künftig ein zehnjähriger Rhythmus beibehalten werden sollte.

Beim Studium von Archivmaterial stößt man auf eine Fülle interessanter Angaben zu den einzelnen Feuerwehrtagen und auf geschichtliche Eckdaten. Bei der ersten Feuerwehrversammlung – also der Gründungsversammlung des DFV – im Juli 1853 in Plochingen waren die Vertreter von zehn württembergischen Feuerwehren versammelt, nämlich aus Ellwangen, Esslingen, Göppingen, Heilbronn, Kirchheim/Teck, Reutlingen, Schorn-dorf, Stuttgart, Tübingen und Ulm. Zu dem in Plochingen beschlossenen 1. Deutschen Feuerwehrtag kamen 1854 immerhin schon Vertreter von 20 Wehren nach Ulm. Es wurde ein Komitee von fünf Mitgliedern gewählt, das den nächsten Feuerwehrtag vorzubereiten hatte.

Beim 2. Deutschen Feuerwehrtag 1855 wurde beschlossen, einen „Verein deutscher Feuerwehrmänner“ zu bilden, doch blieb es allem Anschein nach bis auf weiteres bei dem bisherigen, losen Zusammenschluß ohne eigentliche Vereinsgründung. Die Feuerwehrtage fanden jeweils unter Leitung des Feuerwehrkommandanten des Tagungsortes statt.

Beim 3. Deutschen Feuerwehrtag 1859 waren schon 38 deutsche Feuerwehren vertreten. Auf dieser Tagung wurde die Schaffung eines Organes für das Feuerlöschwesen besprochen. Dieser Gedanke wurde sehr bald durch den Aktiven der Freiwilligen Feuerwehr Stuttgart, Oberstudienrat Kapff, in die Tat umgesetzt, indem er ab 1860 im Verlag Kitzinger (Stuttgart) allwöchentlich die „Deutsche Feuerwehr-Zeitung“ – Technische Blätter für die deutschen Feuerwehren – herausgab, deren Schriftleiter er bis 1865 war.

Auf dem 5. Deutschen Feuerwehrtag 1862 wurde unter anderem die Bildung von Landesfeuerwehrausschüssen aus den Reihen der Feuerwehren sowie regelmäßige Landesfeuer-

wehrtage in den einzelnen Ländern beschlossen. Am 6./7. 9. 1863 fand in Stuttgart der „1. Württembergische Landesfeuerwehrtag“ statt; Vertreter von 106 schwäbischen Feuerwehren und zahlreiche Gäste aus Süddeutschland und der Schweiz kamen zu dieser Veranstaltung nach Stuttgart. Als 1. Landesfeuerwehrverband in Deutschland wurde der württembergische Landesfeuerwehrverband gegründet, dessen 1. Vorsitzender bis 1871 C. D. Magirus, Ulm, war.

Da der Zusammenschluß der Feuerwehren auch auf Deutsch-Österreich ausgedehnt wurde, fand der 8. Deutsche Feuerwehrtag 1870 in Linz a. D. statt. Trotz Ausbruch des deutsch-französischen Krieges konnte die Tagung damals unter Teilnahme der Vertreter von 180 Feuerwehren durchgeführt werden. Auf diesem Feuerwehrtag wurde ein zwölfköpfiger „Deutscher Feuerwehrausschuß“ gewählt, der die Belange der deutschen Feuerwehrmänner zu wahren und die künftigen Deutschen Feuerwehrtage vorzubereiten hatte.

Beim 9. Deutschen Feuerwehrtag 1874 waren 176 Freiwillige Feuerwehren vertreten. Auf diesem Feuerwehrtag wurde erstmalig und für die Zukunft regelmäßig ein Vorsitzender des Deutschen Feuerwehrausschusses gewählt. Seit diesem 9. Deutschen Feuerwehrtag 1874 waren Vorsitzender des Deutschen Feuerwehrausschusses und des jetzigen Deutschen Feuerwehrverbandes:

1874–1876

Wilhelm Reutter
Ingenieur und Kreisbranddirektor

1876–1880/1883–1885

Ludwig Jung
Oberinspektor

1880–1883/1885–1887

Gustav H. Ritz
Turnlehrer und Feuerlöschdirektor

1888–1904

Gustav Schulze
Kaufmann, Branddirektor

1904–1911

Wilhelm Dietzler
Baumeister und Branddirektor

1911–1928

Heinrich Lang
Justizrat und Kreisbranddirektor

1928–1936

Adolf Ecker
Hafnermeister, Gewerberat,
Landesbranddirektor

1952–1981

Albert Bürger
freier Architekt

seit 1981

Hinrich Struve
Unternehmer

Auf dem 9. Deutschen Feuerwehrtag 1874 wurde auch beschlossen, die Tagungen, mit denen kleine Festlichkeiten, aber eine feuerwehrtechnische Ausstellung verbunden sein sollte, alle drei Jahre abzuhalten.

Beim 16. Deutschen Feuerwehrtag 1904 wurde anstelle des bis dahin bestehenden lockeren Zusammenschlusses und des Deutschen Feuerwehr-Ausschusses der „Deutsche Reichsfeuerwehrverband Freiwilliger und sonst organisierter Feuerwehren“ gebildet. Dabei schieden die seit 25 Jahren dem Ausschuß angeschlossenen Verbände Deutsch-Österreichs aus und bildeten einen eigenen „Österreichischen Feuerwehr-Reichsverband“. Eine Verbindung zwischen diesen beiden Verbänden blieb aber bestehen und beide Reichsverbände bildeten gemeinsam den „Bundes-Ausschuß“. Durch den Ersten Weltkrieg wurden alle Arbeiten des Deutschen Reichsfeuerwehrverbandes und des Bundes-Ausschusses unterbrochen.

Beim 19. Deutschen Feuerwehrtag 1923 trat aber der „Österreichische Feuerwehr-Reichsverband“ zusammen mit den ihm angeschlossenen Landesfeuerwehrverbänden wieder dem Deutschen Reichsfeuerwehrverband bei. 1926 folgte der Anschluß des inzwischen gebildeten „Deutschen

Reichsverbandes für Feuerwehr- und Rettungswesen in der Tschechoslowakischen Republik“.

Diese Anschlüsse waren Veranlassung dazu, beim 20. Deutschen Feuerwehrtag 1928 die Organisation des Verbandes den neuen Verhältnissen anzupassen, wie auch für den Verband die Rechte einer juristischen Person zu erwirken. Dabei wurde der bisherige Deutsche Reichsfeuerwehrverband in „Deutscher Feuerwehrverband“ umbenannt.

Beim 21. Deutschen Feuerwehrtag 1932 konnte bekanntgegeben werden, daß dem Deutschen Feuerwehrverband insgesamt 33 Feuerwehrverbände (17 Landes- und 16 Provinzial-Feuerwehrverbände) mit zusammen rund 39000 Wehren und insgesamt rund 1,9 Mill. Feuerwehrmännern angehörten. Die Mitgliederzahlen verteilten sich:

- Deutsches Reich: 1,5 Mill. Mitglieder
- Österreich: 0,2 Mill. Mitglieder
- Tschechoslowakei: 0,2 Mill. Mitglieder

Dann kam das Jahr 1933 mit seinen negativen Auswirkungen auf die Freiwilligen Feuerwehren und die Verbandsstrukturen, da das nationalsozialistische Regime unter anderem jegliches Verbandswesen auszurotten bestrebt war. So ist damals auch der Deutsche Feuerwehrverband zur Passivität verurteilt gewesen und am 11. 7. 1936 der Auflösung verfallen.

Mit dem militärischen Zusammenbruch im Jahre 1945 schien auch das Ende der deutschen Freiwilligen Feuerwehren gekommen zu sein. Daß sich die Feuerwehren trotz aller Nachkriegsprobleme in allen Ländern des Bundesgebietes wieder neu gebildet und geformt haben, gehört mit zu dem Bedeutsamsten in ihrer Geschichte. Bald entstand in den einzelnen Feuerwehren wieder der Wunsch und das Bedürfnis nach übergeordneten Zusammenschlüssen, und es bildeten sich von unten herauf die Kreis-, die Bezirks- und die Landesfeuerwehrverbände. Die Landesfeuerwehrverbände fanden sich im April 1951 in Münster zu einer „Arbeitsgemeinschaft der Landesfeuerwehrverbände“ (A. G. L.) auf Bundesebene zusammen. Nach weiteren Tagungen beschloß die A. G. L. auf ihrer Tagung am 4. 10. 1951 den früheren „Deutschen Feuerwehrverband“ wieder erstehen zu lassen und erließ am 25. 11. 1951 einen entsprechenden Aufruf mit einer Einladung an alle deutschen Feuerwehren.

Am 12. 1. 1952 wurde dann in

Fulda der Deutsche Feuerwehrverband wiedergegründet. Die Delegierten der Landesfeuerwehrverbände billigten einstimmig eine Satzung für den Deutschen Feuerwehrverband und wählten ebenso einstimmig das Präsidium mit dem Architekten Albert Bürger, Rottweil, als neuen Präsidenten an der Spitze. Am gleichen Tage löste sich die Arbeitsgemeinschaft der Landesfeuerwehrverbände auf.

Der 22. Deutsche Feuerwehrtag, der erste in der Nachkriegsgeschichte, fand im Jahre 1953 in Ulm statt. Dieser Feuerwehrtag diente der Neuorientierung und der Bestimmung des Standortes der Freiwilligen Feuerwehren in der Bundesrepublik. Die Schirmherrschaft über diesen Deutschen Feuerwehrtag übernahm der damalige Bundespräsident Professor Theodor Heuss. Dieser 22. Deutsche Feuerwehrtag verfehlte seine Ausstrahlung auf die Feuerwehren der Bundesrepublik nicht. Sehr bedeutsame und lebhaft Diskussionen wurden geführt, ging es doch letztlich um das künftige Erscheinungsbild der deutschen Feuerwehrmänner und die künftige Stellung der Freiwilligen Feuerwehren in der Gemeinde.

Der 23. Deutsche Feuerwehrtag 1961 in Bad Godesberg war verbunden mit der Industrie-Ausstellung

„Der Rote Hahn“ in der benachbarten Großstadt Köln. Auch dieser Feuerwehrtag brachte in Anwesenheit der Repräsentanten des deutschen Volkes großartige Ergebnisse und viel Beachtung in der Öffentlichkeit. Schirmherr dieses Feuerwehrtages war der damalige Bundespräsident Heinrich Lübke. Die große Zahl der Politiker wurde angeführt durch den damaligen Bundeskanzler Dr. Konrad Adenauer, der auf der Kundgebung zu den annähernd 30000 Feuerwehrmännern aus dem In- und Ausland sprach. Dieser Feuerwehrtag hatte insofern auch internationale Bedeutung, als in Bad Godesberg erstmals die „Internationalen Feuerwehrwettkämpfe des CTIF“ durchgeführt wurden. Die Musiker der deutschen Feuerwehren bestritten das erste Bundeswertungsspielen der musiktreibenden Züge der Feuerwehren.

Der 24. Deutsche Feuerwehrtag 1970 reihte sich würdig in die lange Reihe seiner Vorgänger ein. Schirmherr in Münster war der damalige Bundespräsident Gustav Heinemann, der hiermit die für die deutschen Feuerwehren ehrenvolle Nachkriegstradition seiner Amtsvorgänger fortsetzte. Sprach im Jahre 1961 als Bundeskanzler Konrad Adenauer auf der Kundgebung zu den deutschen Feuerwehren, so war es im Jahre 1970 vor den

annähernd 30000 Aktiven der damalige Bundeskanzler Willy Brandt. Fachtagungen und Diskussionsveranstaltungen gaben den deutschen Feuerwehren für die folgenden Jahre Leitlinien und Hilfen für den Feuerwehralltag. Der 24. Deutsche Feuerwehrtag in Münster bildete fachliche und festliche gute Feuerwehrtage, besonders auch unter dem Gesichtspunkt einer Auswirkung auf die Öffentlichkeit. Für den 25. Deutschen Feuerwehrtag in Hannover bildete der vergangene Feuerwehrtag im westfälischen Münster Ansporn genug, das damals Erreichte würdevoll fortzusetzen und, wenn möglich, noch zu übertreffen. Dieses Ziel wurde Wirklichkeit. Über 50000 Besucher kamen. Die mit dem Deutschen Feuerwehrtag verbundene INTERSCHUTZ wurde von über 100000 Besuchern besucht.

Für die deutschen Feuerwehren und den Deutschen Feuerwehrverband ist es eine große Ehre, daß Bundespräsident Richard von Weizsäcker die Schirmherrschaft über den diesjährigen 26. Deutschen Feuerwehrtag in Friedrichshafen übernommen hat und damit die Nachkriegstradition bei diesen Veranstaltungen fortsetzt. Die Tradition des Besuchs des Bundeskanzlers wie 1961 in Bad Godesberg und 1970 in Münster ist eine besondere Referenz an die Feuerwehren und ihren Verband.

Der 26. Deutsche Feuerwehrtag in Verbindung mit der Internationalen Fachausstellung für Brand- und Katastrophenhilfe dürfte aufgrund der Programminhalte einen neuen Höhepunkt in der langen Geschichte der Deutschen Feuerwehrtage setzen. Noch nie haben so viele Männer, Frauen und Jugendliche aus den Feuerwehren an einer solchen Veranstaltung teilgenommen. Alle Fachveranstaltungen waren Ende Dezember 89/Januar 1990 ausgebaut. Etwa die vierfache Personenzahl wünschte Einlaßkarten.

Der Deutsche Feuerwehrverband als Träger des Deutschen Feuerwehrtages ist überzeugt, daß alle Besucher durch den Besuch neben den kameradschaftlichen Begegnungen die Anregungen und das Wissen vermittelt bekommen für das Abschlußurteil: Der 26. Deutsche Feuerwehrtag 1990 in Friedrichshafen war einen Besuch wert.

R. Voßmeier
Bundesgeschäftsführer



A h t e r deutscher Feuerwehrtag zu Linz a. d. Donau am 17. und 18. Juli 1870.



Hierzu werden alle Feuerwehrmänner und Freunde der Sache, insbesondere die Angehörigen der Feuerwehren freundlichst eingeladen.

Audem wir uns vorbehalten, das Programm in allen seinen Teilen später zu veröffentlichen, bedauern wir uns heute folgende Mitteilungen zu machen:

- 1) Der von den Festteilnehmern zu entrichtende Festbeitrag ist auf 1 fl. 3. W. oder 1 fl. süddeutsch oder 2/3 Thaler pr. Courant bestimmt, und wird gebeten, unter portofreier Einbindung desselben, sowie genauer Angabe des Namens und Wohnortes, die Meldung zur Teilnahme bis längstens 15. Juni an den Festauschuß einzuliefern.

Es werden dagegen spätestens bis 1. Juli den Teilnehmern die Festkarten zugestellt werden, welche die freie Teilnahme an den Versammlungen und Festen, den Besuch der Ausstellung, sowie den Genuß der Freidämmerung auf den Bahnen und Dampfbooten, soweit solche gewährt sein werden, sicherstellen.

- 2) Für Freiquartiere wird, soweit es die hiesigen Verhältnisse ermöglichen, bestens geforgt; überdies übernimmt der Festauschuß Befestigungen auf Wohnungen gegen Entgelt in Gast- und Privathäusern. Die Anmeldungen hierfür sind ebenfalls bis 15. Juni einzuliefern.

- 3) Anträge, welche in der öffentlichen Sitzung des Feuerwehrtages gebracht werden sollen, müssen bis 1. Juli an den Festauschuß schriftlich eingeleitet werden. Hierbei wird besonders bemerkt, daß von Seite der hohen Ministerien ein Preis für die beste Abhandlung über Errichtung von Land (Dorf)feuerwehren zugesichert ist.

- 4) Die mit dem Feuerwehrtage verbundene Ausstellung aller, auf das Feuerlöschwesen Bezug habenden Geräte und Gegenstände, Modelle und Zeichnungen wird durch Staatspreise reichlich ausstattet.

Dieselbe findet vom 16. bis einschließlich 19. Juli statt. Anmeldungen hiezu sind bis 1. Juni, die Ausstellungsgegenstände vom 1. bis längstens 10. Juli einzuliefern. Bezüglich der Fahr- und Frachtpreiermäßigung auf Eisenbahnen und Dampfbooten wurde bei den Direktionen eingeschritten.

Alle Aufschriften und Zulagen sind an den Festauschuß für den achten deutschen Feuerwehrtag zu Linz (Posthaus) zu adressieren.

Alle weiteren Rundnachrichten ersuchen nur in den Feuerwehrzeitungen von **Wien, München und Stuttgart** und in der Turmzeitung von **Leipzig**.

Gegenwärtige öffentliche Einladung ist an Jedermann gerichtet, da spezielle Einladungen nicht erlassen werden.

Auskünfte aller Art werden vom Festauschuße bereitwillig erteilt.

Halten wir uns auch die Bestimmungen der Statuten, wonach mit dem Feuerwehrtage keine besonderen Festlichkeiten verbunden sein sollen, vor Augen, so können wir doch alle unsere lieben Gäste der herzlichsten, gastfreundlichen Aufnahme in Vorhinein versichern.

Linz, am 4. April 1870.

Der Fest-Ausschuß für den achten deutschen Feuerwehrtag:

Der Vorsitzende:

Eduard Saxinger m. p.,

Vizebürgermeister.

Der Vorsitzende des Korrespondenz-Ausschusses: **Josef Hafert m. p.**

Der Vorsitzende des Ordnungsausschusses: **Johann Rosenbauer m. p.**

Der Vorsitzende des Wohnungsausschusses: **Moritz Hoch m. p.**

Der Vorsitzende des Ausstellungsausschusses: **Josef Ullepitsch m. p.**

Profis auf dem Wasser

Mit neuen Rettungsbooten mehr Sicherheit für Freizeitkapitäne auf Elbe und Nordsee

Und hier die Boots-Sensation der Saison '90: Vor uns im trüben Elbwasser dümpelt eine schmucklose Aluwanne mit einer dicken Kunststoffwulst rund um den oberen Rand. Wie eine verlorengangene Viehtränke, in der sich Kinder auf zwei 24-Liter-Tanks einen Motorradsitz montiert haben. Auf einem rechteckigen Podest ein winziges Steuerrad, zwei lächerlich kleine Uhren als Armaturen und rechts ein Hebel zum Gas geben. „Task force – Versuchstyp“ prahlen die schwarzen Buchstaben zu allem Überfluß seitlich am Spielzeugsteuerpult.

Das schmucklose Etwas kostet glatte 50000 Mark. Die Wanne hebt sich auf leichten Druck am Gashebel mit der Spitze gut 45 Grad aus dem Wasser. Senkt sich dann wieder und jagt mit über fünfzig Stundenkilometer (36 Knoten) zum Einsatz. Spitz angefahrne Wellenberge werden übersprungen, im Tal längs der Welle schlagen die Wulste am Bootsrand nur leicht auf – Tanz auf den Wellen.

Aus voller Fahrt stoppt das unscheinbare Superboot in einer Kehre mit einem Wendekreis unter drei Meter. Unsinkbar, mit einem Tiefgang von 20 bis 30 Zentimetern.

„Weg vom Badehosenverein, hin zum ADAC auf dem Wasser!“ beschreibt Kurt Meyer-Bergmann (Leitender Landesverbandsreferent der DLRG-Niedersachsen) kurz und



Die Bank des Kielbootes und das Steuerpult verweisen auf die Herkunft vom Sportboot.

knackig die Tendenz in der Boots-ausrüstung. Weg von den Booten, die aus der Sport-Klasse weiterentwickelt werden, hin zu den Fahrzeugen, die aus der Profiklasse den Bedürfnissen der Lebensrettungsgesellschaft angepaßt werden.

Das beste Beispiel dafür ist diese Aluwanne, das Ripp-Boot. Aus dem Acht- bis Zehn-Meterkahn, mit dem der englische Hersteller „Task force“ weltweit Polizeidienststellen ausrüstet, entwickelte der Hamburger Importeur Pawi mit der DLRG den 5,40-Meter-Renner. Schon die ersten Tests in Wilhelmshaven im September 1989 brachten nur einen kurzen Kommentar: „Begeistert“.

Harte Fahrt ist auch bei rauhem Wellengang in Nordsee und Unterelbe kein Problem durch die aufblasbare Wulst (Collar-System), die nur der Stabilisierung bei extremen Bootsmänovern dient. Großer Vorteil obendrein: Die Wulst schützt das Boot vor Rammschäden.

Rund um den Fahrsattel mit dem Steuerpult können drei Rettungstragen ausgelegt werden. Eine fest installierte Schleppvorrichtung und ein Geräteträgerbügel bereiten auf alle Eventualitäten bei Rettungseinsätzen vor.

Zur Saisoneroöffnung '90 wurde das erste Rippboot vom Hersteller dem DLRG-Landesverband Niedersachsen übergeben. 40000 Mark gab das Land Niedersachsen, um für Segler, Surfer,



Auch bei schnellster Beschleunigung und bei harten Wellen gibt der Sattel des Task-force-Bootes guten Halt.



Drei Personen finden auf dem Sattel bequem Platz.

Motorbootfahrer das Freizeitvergnügen auf Elbe und Nordsee sicherer zu machen.

Mit der neuen Bootsklasse verfügt die Lebensrettungsgesellschaft Niedersachsen unter dem Technischen Leiter Horst Gerd Wenzel jetzt über vier Bootslinien:

1. Leichte, von vier Helfern tragbare Aluboote für den schnellen Einsatz in jedem Gewässer;

2. kippstabile Boote der 13-Fuß-Klasse (Dori) für kleinere Binnenseen;

3. Drei-Kiel-Boote der 15- bis 17-Fuß-Klasse, Typ Boston wailer, für den Einsatz auf Elbe und Weser;

4. die neuen Task-force-Boote für den Nordsee-Einsatz und den Bereich Unterelbe.

Parallel zur Entwicklung der neuen Profi-Bootslinie „Task force“ erarbeitete die DLRG in den vergangenen Jahren neue Ausbildungsrichtlinien für die Bootsführerausbildung. Schon beim Bootsführerschein für Binnengewässer A1 üben die Helfer neben Gesetzeskunde und Wartung jetzt Fahrtechnik und Rettungseinsätze.

Professionalisierung auf ganzer Linie. „Wir müssen raus, wenn alle anderen Schipper in den Hafen fahren!“ nennt ein DLRG-Helfer den Grund für die Entwicklung.



Wie die Freizeitkapitäne sitzen die Bootsführer in diesem Boot am Steuerrad.

Peter Griese gründet erste DLRG-Gruppe in der DDR

Durch faire Konkurrenz zwischen DLRG und Wasserrettungsdienst zu mehr Sicherheit

„Genügend Sicherheit für die Badegäste des ersten deutsch-deutschen Sommers an den Ostseestränden?“ Peter Griese, Rettungsschwimmer aus Stralsund, zuckt fragend mit den Schultern. Sicherheit garantiert er nur in einem: „Wir packen die Probleme mit aller Kraft an!“

„Wir“ – das ist die erste DLRG-Ortsgruppe der DDR, die Peter Griese am 5. Februar 1990 in Stralsund mit über 100 aktiven Rettungsschwimmern aus der Taufe gehoben hat. „Wir“, das ist auch die DLRG-Ortsgruppe Wismar, die mitzog. „Wir“ – damit meint Peter Griese aber auch die Rettungsschwimmer des Wasserrettungsdienstes (WRD), die als Teil des Deutschen Roten Kreuzes – DDR

bisher für die Sicherheit an den Stränden zuständig waren.



DLRG-Pionier in der DDR: Peter Griese.

Die Neugründung der DLRG in der DDR versteht Peter Griese, neben aller Kritik an den verkrusteten Strukturen des WRD, als Versuch, durch freie Konkurrenz in der Partnerschaft für mehr Sicherheit zu sorgen.

Peter Griese gehörte bisher zur elfköpfigen Führungsmannschaft des WRD. Seine Erfahrung: Wasserrettung war nur eines der Ziele des Verbandes, aber nicht der Hauptzweck. Zu langsam, zu wenig flexibel daher die Vorbereitung des Wasserrettungsdienstes auf den ersten deutsch-deutschen Sommer an der DDR-Ostseeküste. Seine Schlußfolgerung: Wir bauen in Anlehnung an die alte Tradition der DLRG in Ostdeutschland eine Lebensrettungs-Gesellschaft auf.

Ein verständlicher Entschluß, schaut man sich die Probleme an, die sich vor den DDR-Rettungsschwimmern auftürmen: 350 Kilometer Außenküste bietet die DDR-Ostseeküste, davon 250 Kilometer verlockende Sandstrände, 70 Kilometer werden in den 52 Bädergemeinden von 200 Rettungsschwimmern bewacht.

Im vergangenen Sommer tummelten sich 2,5 Millionen Urlauber und rund 12 Millionen Wochenendgäste aus der DDR während der Saison zwischen dem 15. Mai und 15. September an der Küste. Im ersten deutsch-deutschen Sommer rechnen die Rettungsschwimmer mit mindestens doppelt so vielen Wochenendgästen. Fleißig bauen DDR-Bürger ihre Gästezimmer aus in der Hoffnung auf Westgäste.

Klappte die Wasserrettung bisher, dann lag es an den DDR-Grenzbestimmungen. Schwimmern und Luftmatratzenpaddlern war es verboten, den Bereich 150 Meter, vom Strand aus gerechnet, zu verlassen. Vergaß einer der Urlauber diese Regelung, reichte zumeist ein Hinweis auf die schwer



Binz auf Rügen, der Geburtsort der DLRG.

bestrafte Verletzung der Staatsgrenze, um die Schwimmer in die strandnahen Gewässer zurückzubringen. Die neue Grenzenlosigkeit in der DDR läßt zumindest an den Stränden befürchten, daß sie für manchen in einer lebensgefährlichen Paddelpartie endet.

Dieser Grenzenlosigkeit und den jetzt erstmals zu erwartenden Surfern steht eine Ausrüstung der Rettungsschwimmer gegenüber, die sich auf eine Badehose und das eigene schwimmerische Können beschränkt. Das allerdings ist erste Klasse: 70 Prozent der Rettungsschwimmer in Stralsund kommen aus dem Leistungssport. Wermutstropfen: Etliche aktive Rettungsschwimmer sind in den Westen gegangen oder haben sich zumin-



Weite Sandstrände warten auf Rügen auf Badegäste.

dest für den Sommer an Westbade-
stränden verdingt.

An Ausrüstung sind lediglich einige
schwere Trainerboote vorhanden. Al-
lerdings mit so langsamen Außenbord-
motoren, daß jedes Grenzer-Boot sie
hätte einholen können. Dazu kommen
Schlauchboote mit Paddeln. Rettungs-
gurte sind Mangelware. Seetüchtige
Rettungsboote und schnelle Außen-
border – Fehlanzeige. Kombiret-
tungsgeräte sind unbekannt.

Peter Griese und seine DLRG-Kol-
legen hoffen auf die DLRG-West.
West-Schwimmer könnten für eine
Woche an den unbekannten Ostsee-
stränden helfen. Eine Materialbörse
könnte dringend benötigte Rettungs-
hilfen bringen. Boote, die mit ihren
Bootsführern für einige Zeit zu den
DLRG-Aktiven an der Ostsee stoßen
würden, sind hoch willkommen. „Wir
könnten doch gleich mit der Ausbil-
dung unserer Schwimmer zu Boots-
führern beginnen!“ wünscht sich Peter
Griese.

Das gleiche gilt für die Regattasi-
cherung: Kommen West-Boote mit
Bootsführern zum Beispiel zum tradi-
tionellen Sundschwimmen am 7. Juli,
möchten ihre DDR-Kollegen vor al-
lem etwas lernen.

Mitgliedsbeiträge, Regattasi-
cherungen und Schwimmunterricht sollen
für das nötige Kleingeld sorgen, um
eine eigene Ausrüstung zu besorgen.
Für diesen Sommer aber steht die for-
cierte Ausbildung neuer Rettungs-
schwimmer an.

Spricht man mit Peter Griese, weiß
man, daß der Einsatz für die Sache der
DLRG da ist. Der wird helfen, die
ersten Probleme an der deutsch-deut-
schen Ostseeküste zu lösen. Um so
trauriger, daß die wenigen Materia-
lien, die in der ersten DLRG-Ges-
chäftsstelle im Sundschwimmbad
Stralsund lagerten, bei einem Brand
vom 14. auf den 15. April zerstört
worden sind. Brandstiftung ist eindeu-
tig nachgewiesen. Von dem oder den
Täter(n) fehlt jede Spur.



Peter Griese in der ausgebrannten DLRG-Geschäftsstelle.

Presseschau

Katastrophen und ihre Ursachen

Die Anzeichen mehren sich, daß die rücksichtslose Ausbeutung der natürlichen Ressourcen Folgen zeitigt: der Planet Erde schlägt zurück. Taifune, Überschwemmungen, Dürren, Klimaveränderungen, Aussterben vieler Arten – das sind nur einige der Probleme, die der Raubbau verursacht hat. Und blickt man auf das kommende Jahrzehnt, so ist gewiß, daß das Ausmaß der Umweltprobleme noch zunehmen wird.

Ökologische Krisen werden zu Katastrophen, wenn sie viele Menschenleben fordern. Umgekehrt ist es aber die Bevölkerungsexplosion, die viele Katastrophen erst auslöst. Stichworte sind hier Abholzung, Übernutzung der Böden oder Brandrodung, unkontrollierte Besiedelung usw. In den vergangenen 20 Jahren war rund eine Milliarde Menschen von Katastrophen betroffen: sie verloren ihr Heim, ihre Existenz, ihre Gesundheit oder sogar ihr Leben.

Die schlimmsten Zerstörungen und die bedrückendsten Folgen verursachen Naturkatastrophen in den Entwicklungsländern. Viele liegen in Regionen, die periodisch von dramatischen Zerstörungen heimgesucht werden und in denen damit langjährige Entwicklungsfortschritte zunichte gemacht werden. In der Dritten Welt ist die Umwelt auch am häufigsten geschädigt – eine Folge von Armut. Und eine Folge der Armut ist es auch, daß hier am wenigsten Vorsorge vor Katastrophen getroffen wird. Hätte zum Beispiel das Erdbeben, das 1988 in Ekuador 15000 Häuser von den Anden bis zum Amazonas beschädigte und Tausende unter den Trümmern begrub, in Kalifornien stattgefunden, hätte dort lediglich das Geschirr geklirrt.

Denn hier werden aufgrund entsprechender Bauvorschriften seit Jahren Erdbeben-resistente Häuser gebaut. Es gibt also durchaus Möglichkeiten, die Folgen von Katastrophen zu begrenzen.

Die Vereinten Nationen haben das kommende Jahrzehnt zur „Internationalen Dekade zur Katastrophenvorbeugung“ erklärt. Ziel ist es, durch weltweite Zusammenarbeit und Nutzung der neuesten naturwissenschaftlichen Erkenntnisse die Risiken von Katastrophen – den Verlust von Menschenleben und den hohen Sachschaden – zu begrenzen, die Katastrophenvorsorge zu verbessern und das Bewußtsein dafür zu schärfen, daß der Mensch den Katastrophen nicht hilflos ausgeliefert sein muß. Die Initiative der Vereinten Nationen beweist, daß dieses Bewußtsein vorhanden ist.

Das Wissen von den Zusammenhängen zwischen Umwelterstörung und Dürren, Überschwemmungen, Klimaveränderungen ist inzwischen Allgemeingut – jedenfalls in den Industrieländern. Hier spielt die Umweltproblematik auch eine weit größere Rolle als in der Dritten Welt. Dabei sind die Industriestaaten weltweit die größten Umweltsünder. Zum Beispiel werden in Europa und den USA, wo nur acht Prozent der Weltbevölkerung leben, zwei Drittel der Kohlendioxidemissionen freigesetzt, die den Treibhauseffekt wesentlich verursachen. Die Entwicklungsländer mit 80 Prozent der Weltbevölkerung sind für nur acht Prozent dieser Emissionen verantwortlich. Folgen hat dieses Wissen noch kaum gezeitigt. Die Industrieländer haben bislang ihr Konsumverhalten nicht wesentlich geändert. Dafür zeigen sie um so öfter mit dem Finger auf die Entwicklungsländer und klagen sie wegen ihrer Umweltsünden an, beispielsweise wegen des Raubbaus am Tropenwald,

durch den auch ihre Luft verpestet wird.

Auch hier kann vielleicht die UN-Dekade zur Katastrophenvorbeugung etwas bewirken. Sie ist eine Herausforderung auch an die Entwicklungspolitik, die zunächst einmal den Menschen im jeweils eigenen Land klarmachen muß, daß die natürlichen Grundlagen des Wohlstands nicht unerschöpflich und kostenlos zur Verfügung stehen, daß wir alle in einem Boot sitzen und daß beide, Industrie- und Entwicklungsländer, die Zeche für die Umwelterstörung zahlen. (Urula Bell in „Entwicklung und Zusammenarbeit“ 4/90)

DDR ist durch Tschernobyl hochstrahlenbelastet

Die DDR ist erstmals nach der Atomreaktorkatastrophe von Tschernobyl flächendeckend auf radioaktive Bodenbelastungen untersucht worden. Es wurde eine ähnlich hohe Verstrahlung wie in den am stärksten belasteten Gebieten der Bundesrepublik festgestellt. Dies berichtete das „Strahlentelex“, ein Informationsblatt der unabhängigen Meßstelle in West-Berlin, das eine Studie von Wissenschaftlern der Universität Oldenburg veröffentlichte, die im Februar die DDR bereist hatten.

Offenbar am stärksten vom Tschernobyl-Fallout sei das Gebiet um Rathenow, etwa 70 Kilometer westlich von Berlin, betroffen. Dort wurde ein Spitzenwert von 74000 Becquerel Cäsium pro Quadratmeter Boden gemessen. Pilze, die im Herbst 1989 geerntet wurden, wiesen dort Belastungen bis zu 34000 Becquerel Cäsium pro Kilogramm Trockengewicht auf.

Die Umgebung von Wittenberg ist mit 35000 Becquerel belastet. Dies entspreche der mittleren Belastung Bayerns,

das in der Bundesrepublik am stärksten von dem Reaktorunfall in Tschernobyl betroffen war, heißt es. Relativ hohe Werte wurden in dem Gebiet um Ludwigslust in Mecklenburg sowie im thüringischen Eisenach festgestellt. („Kölner Stadt-Anzeiger“ Nr. 108)

280 000 Feuerwehrmänner: Helfer bei der Katastrophen- bekämpfung

Dem Gesetzauftrag entsprechend, sind die Feuerwehren nach Zweck, Ausrüstung und Ausbildung ihrer Mitglieder für die Besorgung von Aufgaben der Feuerpolizei und der örtlichen Gefahrenpolizei eingerichtete Organisationen. Sie sind aufgrund der Katastrophenhilfegesetze der Länder auch zum Katastropheneinsatz verpflichtet.

Im Zusammenhang mit der Reformdiskussion über das Bundesheer sind in letzter Zeit auch Meinungen geäußert worden, die den Katastropheneinsatz im allgemeinen und die Stellung der Feuerwehren im besonderen berühren.

Da gibt es Stimmen, die die extreme Auffassung vertreten, das Bundesheer müßte auf eine für den Katastrophenschutz abgestellte Truppe reduziert werden, es könnte viele Aufgaben des Katastrophen- und Umweltschutzes übernehmen. Ich bin auch schon gefragt worden, ob die Feuerwehren bei besserer Dotierung nicht auch mit speziellem Katastropheneinsatzgerät ausgerüstet werden können, so daß sie auch zur Durchführung jener Aufgaben befähigt wären, die jetzt vom Bundesheer im Katastrophenfall besorgt werden.

Ich behaupte, daß das Bundesheer – das ja nicht wie die Feuerwehr in jedem Ort eine „Garnison“ hat – gar nicht in der Lage wäre, die erste, sofortige Katastrophenhilfe zu leisten. Die Feuerwehren hingegen verfügen in über 5000 Orten in ganz Österreich über

280000 Männer, die in der ersten entscheidenden Zeitspanne Soforthilfe leisten können.

Die Feuerwehren wiederum können, auch wenn sie mit noch so modernem und zweckmäßigem Einsatzgerät ausgerüstet wären, die Assistenzleistungen des Heeres nicht ersetzen, weil die Feuerwehrmänner ja alle berufstätig sind und für einen längeren Einsatz nur bedingt zur Verfügung stehen.

Sollte eine etwaige Heeresreform auch mit einer Reduktion des Mannschaftsstandes verbunden sein, dann wäre uns Feuerwehren sehr geholfen, wenn man unserem langjährigen und bisher erfolglos vertretenen Wunsch nach Freistellung unserer Feuerwehrmänner in Führungs- und Spezialfunktionen vom außerordentlichen Präsenzdienst Rechnung tragen würde. Und wenn man gar die Zivildienstkommission abschaffen und den Wehrpflichtigen die Wahl lassen sollte, ob sie Zivil- oder Präsenzdienst leisten wollen, dann wäre die Einführung des bisher so verpönten Alternativdienstes (entweder Dienst in einer Katastrophenhilfsorganisation auf eine gewisse Zeit oder Ableistung des aktiven Wehrdienstes) zu bevorzugen. Im übrigen stehe ich auf dem Standpunkt, daß die Feuerwehren weder Aufgaben des Bundesheeres übernehmen können, noch daß das Bundesheer Aufgaben der Feuerwehr übernehmen kann. Zur Zusammenarbeit im Zivil- und Katastrophenschutz waren wir schon bisher und sind wir auch in der Zukunft bereit. (Landesfeuerwehrkommandant Erwin Nowak in „Brand aus“ 3/90, Österreich)

Schweizerisches Rotes Kreuz mit Sanacard

Die Gesundheits-, Notfall- und Patientenkarte Sanacard soll nun auf den Markt kommen. Der Vertrieb der mit einem Computer-Chip ausgerüsteten Plastikkarte wird im Rahmen einer neuen gemeinnützigen

Stiftung erfolgen. Dies haben das Schweizerische Rote Kreuz (SRK) und das Institut Dr. Ziegler AG für Forschungsplanung in der Medizin in Riehen/Basel vereinbart.

Die neue Gesundheits-, Notfall- und Patientenkarte enthält neben den Personalien, einschließlich Hausarzt- und Notfalladresse und Versicherungsangaben, auch alle wichtigen Gesundheitsdaten sowie Vorbehalte und Wünsche des Karteninhabers für die ärztliche Versorgung.

Mit der Sanacard kann die Hochtechnologie der medizinischen Diagnose und Behandlung dienstbar gemacht werden, weil wichtige Informationen über Patienten in Notfallsituationen, aber auch in der ambulanten Versorgung für Arztpraxis und Spitäler usw., via Bildschirm oder Papierausdruck unverzüglich zur Verfügung stehen.

Das Institut Dr. Ziegler AG hat die Sanacard entwickelt und stellt diese der neuen, gemeinnützigen „Stiftung Sanacard“ zur Verfügung. Das SRK ist überzeugt davon, daß die Sanacard für Patienten, Ärzte, Spitäler usw. in gleicher Weise wertvoll ist und unterstützt deshalb den Vertrieb der Karte. („Zivilschutz“ 4/90, Schweiz)

UN sollen Tschernobyl-Hilfe koordinieren

Die Sowjetunion will, daß die Vereinten Nationen Hilfsmaßnahmen für die Opfer der Reaktorkatastrophe von 1986 in Tschernobyl koordinieren. Darauf wiesen die Botschafter der UdSSR sowie der Sowjetrepubliken Ukraine und Weißrußland in New York hin. Der Vertreter der Ukraine nannte als Beispiele, wo die Institutionen der UN tätig werden könnten, Strahlenanalysen der UN-Organisation für Ernährung und Landwirtschaft (FAO) in den Wäldern der Ukraine und gesundheitliche Empfehlungen für die Opfer der Strahlenbelastungen durch die Weltgesundheitsorganisation (WHO). („Kölner Stadt-Anzeiger“ Nr. 104)

Sicherheit durch realistisches Training

Das „Rotterdam International Safety Centre“ (RISC) liegt rund 50 km außerhalb von Rotterdam auf einem völlig freien Gelände. Hier ist es noch möglich, Übungen mit starker Rauchentwicklung regelmäßig durchzuführen.

RISC kann professionelle, unabhängige Ausbildung anbieten durch Instrukto-ren, die über ein großes Fachwissen und langjährige Erfahrungen verfügen. Die Teilnehmer sollen nach Absolvierung der verschiedenen Lehrgänge in der Lage sein, im Ereignisfall richtig zu reagieren und dies auch bei großer psychischer und physischer Belastung. Die Lehrpläne werden für jeden Kurs neu festgelegt; dabei wird versucht, auf die besonderen Anforderungen der Teilnehmer Rücksicht zu nehmen, um ein realistisches Training durchführen zu können.

Auf dem Trainingsgelände steht ein Verwaltungs- und Schulungsgebäude mit modernen Unterrichts-, Vorführ- und Auswertungsräumen, zahlreiche Umkleideräume, ein Restaurant und Materialmagazine. Ein eigenes Pumpwerk liefert 11000 l/min. Löschwasser mit einem Druck von ca. 10 bar. Auf dem Gelände sind 15 Hydranten und Wasserwerfer fest installiert. In unterirdischen Tanks lagern rund 70000 l Brennstoff und Gas zu Übungszwecken.

Insgesamt stehen im RISC rund 30 Plätze zur Verfügung, die es gestatten, mehr als 150 verschiedene Übungen durchzuführen. Das Training erfolgt u. a. an Objekten wie Häusergruppe, Lagertank, Industriekomplex, Brandbecken, Tankwagen, Eisenbahnwagen für Gastransporte, Computerraum oder auch an einem Seeschiff.

Das Gelände ist für die Ausbildung von Feuerwehrleuten aller Grade und Sparten ausgerichtet; für Betriebspersonal von Tankanlagen, Flugplätzen; kurzum für alle, die auf eine gründliche und realistische Ausbildung im Feuerwehrbereich angewiesen sind. Gearbeitet wird in Gruppen von 12 bis 15 Personen.

den; ein Auswertegerät ist nicht notwendig. Der Stromverbrauch ist so niedrig, daß eine 9-Volt-Block-Batterie für einen ununterbrochenen Betrieb von mehr als 1000 Stunden ausreicht.

Das Alarmsdosimeter mit Außenabmessungen von 2,5 x 5 x 12 Zentimeter wiegt betriebsbereit ca. 150 Gramm. Auf engstem



Auswertung ohne Zusatzgerät

Ende 1989 wurde die Entwicklung eines neuen Alarmsdosimeters für Feuerwehren und Rettungsorganisationen abgeschlossen. Das Gerät dient zur Messung von Gamma- und Röntgenstrahlung im Rahmen der Personendosisüberwachung. Am Körper getragen, ermittelt es die Dosis, die der Träger im Verlauf seines Einsatzes empfängt. Bei Erreichen eines vorwählbaren Dosiswertes ertönt ein Alarmsignal. Zusätzlich warnt eine übergeordnete Dosisleistungs-Warnschwelle bei Überschreiten der maximal erfaßbaren Dosisleistung.

Nach jedem Einsatz kann sofort die aufgelaufene Dosis vom Display abgelesen wer-

Raum sind ein Mikroprozessor, ein Geiger-Müller-Zählrohr, die zum Betrieb erforderliche Koppel-elektronik und die Batterie untergebracht. (Foto: FAG)

Ausbildung per Video

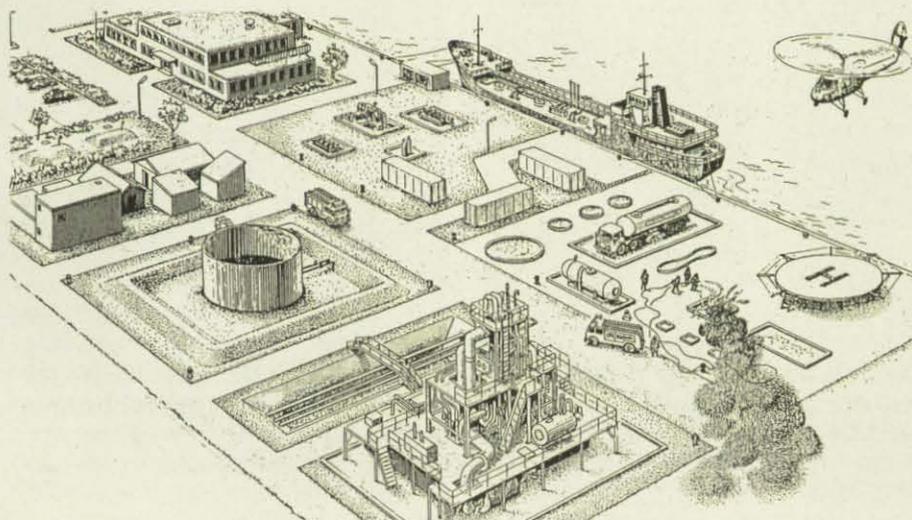
Ölwehr

VHS-Videokassette, 23 Minuten Spielzeit GMF-Feuerwehrfilm, 6073 Egelsbach

Rund 135 Millionen Tonnen Mineralölprodukte werden jährlich auf unseren Straßen transportiert. Schon ein Liter Öl kann bis zu einer Million Liter Wasser verunreinigen. Es bedarf keiner komplizierten Hochrechnung, um sich vorzustellen, was auslaufendes Öl für unsere Umwelt bedeuten kann. Hinzu kommt die Brand- und Explosionsgefahr der austretenden Mineralölprodukte und die weniger bekannte Tatsache, daß einige Mineralölprodukte auch als giftig oder ätzend einzustufen sind.

Um im Ernstfall ausgetretene Mineralölprodukte am Eindringen ins Erdreich oder ins Wasser zu hindern, muß die Feuerwehr schnell und schlagfertig arbeiten. Erfahrungen zeigen, daß eine Ortswehr allein oft nicht ausreicht, um den Schaden einzugrenzen. Auch die Zusammenarbeit mehrerer Wehren kann nicht oft genug geübt werden.

Unter Betrachtung all dieser Probleme widmet sich der Schulungsfilm detailliert dem gesamten Bereich Ölwehr. Der Film entstand unter der fachlichen Beratung der Ausbilder der Hessischen Landesfeuerwehrschule Kassel.



Gefällstreckenatlas

Hg. Bundesminister für Verkehr
Reise- und Verkehrsverlag,
7000 Stuttgart 80

Mit dem vom Bundesminister für Verkehr herausgegebenen Atlas für Gefahrgutverbot- und Gefällstrecken wird dem Transportgewerbe ein Hilfsmittel an die Hand gegeben, das die Routenplanung im gesamten Straßennetz der Autobahnen, Bundes-, Landes- und Kreisstraßen erleichtert. Die Fahrer von Schwer- oder Gefahrguttransporten haben die Möglichkeit, geeignete Strecken auszuwählen und sich vorab über die Besonderheiten der Fahrstrecke zu informieren.

Der Atlas zeigt auf, welche Streckenabschnitte wegen ihrer Gefällverhältnisse erhöhte Aufmerksamkeit erfordern. Darüber hinaus sind die Strecken gekennzeichnet, auf denen der Gefahrguttransport nur beschränkt durchgeführt werden darf.

Im vorliegenden Atlas ist die Bundesrepublik Deutschland auf Karten im Großmaßstab 1:150000 dargestellt. Diese Karten enthalten unter anderem das klassifizierte Straßennetz und eine besondere Kennzeichnung der für kennzeichnungspflichtige Kfz mit gefährlichen Gütern gesperrten Strecken (Verkehrszeichen 261 StVO) sowie der für Fahrzeuge mit wassergefährdender Ladung gesperrten Strecken (Verkehrszeichen 269 StVO) und der Strecken mit Gefälle von sechs bis zehn Prozent und sonstige Verkehrsinformationen.

Bundesrepublik Deutschland

Ein Land in Europa und seine Menschen
Von Anke Wacker und Friedrich Nowotny
Walhalla und Praetoria Verlag,
8400 Regensburg I

Das „Dokument“ einer faszinierenden Entdeckungsreise durch die Bundesrepublik Deutschland. Rund 220000 km kreuz und quer bei jedem Wetter und zu allen Jahreszeiten waren nötig, um die Bundesrepublik Deutschland in ihrer Gesamtheit zu erfassen und repräsentativ darzustellen. Entstanden sind dabei 20000 Aufnahmen, von denen die besten zu dem in sieben Kapiteln eingeteilten Bildband zusammengestellt wurden.

Eine Dokumentation in 7 Teilen: Vom Selbstverständnis / Erlebte Heimat / Das lebenswerte Leben / Der Kulturananspruch / Die Leistung / Daueraufträge / Praktische

Zukunftssicherung. Die liebevolle Gestaltung jeder einzelnen Seite und die Komposition lassen die Fotos erst richtig zur Geltung kommen. Die handwerklich hochwertige Verarbeitung rundet den Gesamteindruck dieses Bildbandes ab. Texte in Deutsch, Englisch, Französisch und Spanisch.

Chemiebrände

Von Lutz Roth und Ursula Weller
Ecomed-Verlag,
8910 Landsberg

Chemieunfälle wie der Brand im Lager der Firma Sandoz und der Düngemittelbrand bei Nantes, haben erstmals der breiten Öffentlichkeit die Gefährlichkeit von Chemiebränden gezeigt. Gleichzeitig hat sich herausgestellt, daß nur wenige Kenntnisse darüber bestehen, welche Substanzen bei einem Chemiebrand entstehen können.

Dies war für die Autoren Roth und Weller Anlaß, mit ihrem Werk „Chemiebrände“ eine umfassende Abhandlung über das Brandverhalten ausgesuchter organischer und anorganischer Stoffe und Stoffgruppen zu veröffentlichen.

In der Einführung werden zunächst Brandbedingungen, Mechanismen der Verbrennungsreaktionen, Brandphasen sowie das Brandverhalten organischer und anorganischer Chemikalien beschrieben.

Wichtigster Bestandteil des Werkes sind die Brandgastabellen. Zu über 400 häufig verwendeten Chemikalien werden nachfolgende Eigenschaften zusammengestellt – sowohl in einer alphabetischen Liste als auch nach Gewerbebetrieben und Industrieanlagen getrennt (z. B. Farbenfabriken, metallverarbeitende Betriebe, Apotheken u. v. a. m.):

- Name, Synonym
- Formelindex, CAS-Nummer, laufende Nummer aus Gefahrstoffverordnung, Gefahrensymbol
- Reaktion des Brennstoffs mit Wasser und Wassergefährdungsklasse
- Verbrennungs- und Pyrolyseprodukte mit Gefährlichkeitsgrad und Reaktion mit Löschwasser
- Brandrückstände
- Sicherheitsratschläge

Anhand von Unfallberichten werden häufige Chemieunfälle mit Unfallgeschehen, Brandursache und Brandfolgen analysiert. Ein von der Industrie erarbeitetes Brandschutzkonzept sowie verschiedene Verordnungen wurden abgedruckt. Ziel dieses Kon-

zeptes ist es, Hilfestellung sowohl bei der betriebsinternen Überprüfung des vorbeugenden und aktiven Brandschutzes der Betriebe als auch bei der Planung neuer Anlagen zu leisten. Somit können künftige Schadensereignisse vermieden bzw. im Falle eines Schadens die Folgeschäden minimiert werden.

Ergänzungs- lieferungen zu Sammelwerken

Zivilschutz und Zivilverteidigung
Handbücherei für die Praxis
47.–51. Ergänzung
Oktober 1989–Februar 1990
Hrsg. v. MinDirig. H. G. Merk, BMI,
PräsBZS H. G. Dusch, RD a. D. W. Beßlich
(AkzV) und RD Dr. H. Roewer, BMI
Verlag W. Jüngling
8047 Karlsfeld

Die 47. Ergänzung – Oktober 1989 enthält im wesentlichen einzelne Ergänzungen und Fortschreibungen, so die Änderung des ZSG und des KatSG durch das Postverfassungsgesetz sowie die letzten Änderungen zum Wehrpflicht- und Zivildienstgesetz.

Mit der 48. Ergänzung – November 1989 wurden ein neuer Ordner Band 7 sowie Plastikregister für die Einzelteile ausgeliefert. Der neue Ordner ist für die Sicherstellungsgesetze (Teile Q–T) bestimmt, die aus diesem Anlaß auf den neuesten Stand gebracht wurden.

Die 49. Ergänzung – Dezember 1989 ist im wesentlichen dem Teil A gewidmet, der insbesondere um einen Beitrag zur Ständigen interministeriellen Koordinierungsstelle beim BMI für großflächige Gefahrenlagen ergänzt wird.

Im Jahre 1990 besteht das Werk 25 Jahre. Der Reigen der dieses Jubiläum begleitenden Ergänzungen wird mit der 50. Ergänzung – Januar 1990 eröffnet, die einen neuen Gesamthalt und ein neues Abkürzungsverzeichnis enthält. Im übrigen ist sie der Komplettierung des neuen Abschnitts D VII – Fachdienste des KatS gewidmet.

Die 51. Ergänzung – Februar 1990 gilt insbesondere dem Ausbau des neuen Teils J – Katastrophenschutz und Katastrophenhilfe im Frieden. Hier werden die neuen Rahmenempfehlungen des BMU für den KatS in der Umgebung kerntechnischer Anlagen und die dazugehörige Veröffentlichung der radiologischen Grundlagen eingefügt.

**Krankentransportwagen
(4-Tragen-Wagen) – KTW**

Der landläufig als „4-Tragen-Wagen“ bezeichnete Krankentransportwagen (KTW) ist dem Sanitätszug des Katastrophenschutzes zugeordnet. Der Verletzentransportgruppe dieses Zuges, der in der Regel den Sanitätsorganisationen DRK, ASB, JUH und MHD zugesprochen wird, wurden insgesamt vier Krankentransportfahrzeuge unterstellt, die in unterschiedlichen Ausführungen vom Bund ausgeliefert wurden.

Vorgesehen ist der „4-Tragen-Wagen“ zum Transport Verletzter von einer Verletzensammelstelle ins Krankenhaus bzw. aus dem Schadensgebiet heraus. Gefahren werden sollen nach den entsprechenden Vorschriften grundsätzlich nur Nicht-Notfallpatienten.

Im Laufe der Jahre gab es eine Reihe unterschiedlicher Versionen des Krankentransportwagens auf der Basis des Ford Transit (langer Radstand), dem wohl insgesamt bekanntesten „4-Tragen-Wagen“. Darüber hinaus wurden Fahrzeuge auf Mercedes-Benz 309 D und auf VW LT 28 ausgeliefert.



Das Vorbild: Der Krankentransportwagen des Sanitätszuges im Katastrophenschutz – landläufig als „4-Tragen-Wagen“ bezeichnet. Dieses Fahrzeug gibt es in der Praxis in zahlreichen, optisch veränderten Versionen.

Die Modelle

Als Modell im Maßstab 1:87 können die neueste Version des Ford Transit sowie die beiden Versionen auf MB 309 D und VW LT 28 gebaut werden. Die Vorgängermodelle des Ford Transit, von denen es nur eine Modellausführung mit kurzem Radstand gibt (ein Umbau ist sehr schwierig und kaum sinnvoll!) bzw. nur ein Grundmodell in relativ schlechter Qualität gibt (EKO-Modelle, Spanien), müssen von daher hier außer acht gelassen werden (in Einzelfällen mag man sich hier aber mit Kleinserienmodellen ver-



Auf unserem Foto drei Bauversionen des „4-Tragen-Wagens“: links der wohl am bekanntesten zu bezeichnende Ford Transit (mit langem Radstand), in der Mitte der Mercedes-Benz 309 D, rechts der VW LT 28. Sicherlich drei recht interessante HO-Modelle in der KatS-Vitrine!

schiedener Hersteller begnügen; siehe Fachhandel!).

Folgende Grundmodelle werden benötigt: Revell-Praline 82402 (auch 82425 und 82426): Ford-Transit-Bus in Ausführungen der Hilfsorganisationen (auf klare Verglasung achten!), Herpa 4075: Mercedes-Benz-207-Rettungswagen, Wiking 13.304 VW LT 28 Hochdach (Kastenwagen). In Kurzform nun die notwendigen Umarbeiten am Grundmodell:

Ford Transit

Was die Qualität angeht, so müssen beim Praline-Modell gewisse Abstriche gemacht werden bzw. entsprechende Verfeinerungsarbeiten durchgeführt werden: die zu groß gearbeiteten Frontscheinwerfer, das Ford-Emblem und die Blaulichtsockel werden durch Abfeilen verfeinert; die Heckscheibe des Modells muß durch Ausfeilen vergrößert werden, so daß sie gleiche Ausmaße erhält wie die Seitenscheiben des Aufbaus; die Räder können entweder ausgetauscht werden gegen Räder und Achsen von Roco oder Herpa, oder man muß die Hinterräder (Doppelachsen) in Einfachbereifung umarbeiten. Anstelle der vorhandenen Blaulichtsockel wird ein Sockel mittig auf das Dach gesetzt (Roco-Zubehör). Unser Vorbildfoto liefert deutliche Hinweise auf die genannten Details, die letztendlich die Ansehnlichkeit eines solchen Modells ausmachen.

VW LT 28

Beim Grundmodell müssen je ein Fenster rechts und links sowie die zwei Heckfenster

im Patientenraum ausgesägt bzw. ausgefeilt werden. Die Blaulichter werden am Hochdach (Frontschräge) rechts und links auf zwei kleine Sockel gesetzt, so daß sie das Hochdach nicht nach oben hin überragen. Auf das Hochdach werden hinten zwei Blinkleuchten gesetzt. In Höhe der Aufbaufenster wird auf das Dach (mittig) der Lüfter gesetzt (Herpa-Zubehör).

Mercedes-Benz 309

Die Blaulichter bzw. Blaulichtsockel des Grundmodells werden entfernt und gegen einen Blaulichtsockel in Dachmitte (Höhe des ersten Fensterholms) ausgetauscht. Hinzu kommt ein Lüfter (siehe VW LT). Ergänzt werden auch hier zwei Blinkleuchten (Heck neben dem Hochdachaufbau) sowie eine Kennleuchte (Dachfront über der Frontscheibe).

Die fertig bearbeiteten Modelle werden grundiert (weiß matt), lackiert (Elfenbein, RAL 1014: Roco-Farbe) und später detailliert: Türgriffe, Fensterausschnitte, Lampenfassungen, Frontgitter oder Stoßstangenecken in schwarz-Matt sowie Lampen, Rückleuchten und Blinker jeweils in silber, rot oder orange (Details an den Vorbildfahrzeugen können unterschiedlich sein: auch elfenbeinfarbige Frontgitter, schwarze Stoßstangen!). Bei den Ford-KTW finden sich Astabweiser an den Blaulichtern (wahlweise).

Auch für Beschriftungen lassen sich keine festen Angaben machen: hier müssen Vorbildfahrzeuge der jeweiligen Organisationsfahrzeuge als Hinweis dienen.

Geschlossen ans Ziel



Wer kennt sie nicht, die mehr oder weniger langen Fahrzeugverbände, die sich – zum Leidwesen mancher Autofahrer – wie ein Lindwurm über Autobahnen und Bundesstraßen bewegen? Meist handelt es sich dabei um Militärfahrzeuge, weniger oft um Verbände von Polizei oder Bundesgrenzschutz. Fahrzeugverbände der Katastrophenschutz-Organisationen hingegen sind relativ selten auf unseren Straßen zu beobachten.

Bevor es soweit ist, daß sich ein Verband über eine längere Wegstrecke auf die Straße begibt, haben die Verantwortlichen eine Menge Vorarbeit geleistet. Zum einen müssen die von der Straßenverkehrsordnung vorgeschriebenen Genehmigungen vorliegen, zum anderen ist eine Marschbewegung ohne eingehende vorherige Erkundung nicht möglich. Dazu gehört unter anderem ein intensives Kartenstudium des vorgesehenen Marschweges.

Aber auch die Fahrzeugführer sind beim Marsch geschlossener Verbände gefordert. Die Einhaltung der konstanten Abstände zwischen den Fahrzeugen und die Beachtung der vorgegebenen Geschwindigkeit stellen Anforderungen an die Konzentration und das fahrerische Können des einzelnen.

Unser Titelbild und die Fotos dieser Seite vermitteln einen Einblick vom Marsch eines Verbandes der Feuerwehr, angefangen von der Zusammenstellung (oben links) über die Fahrzeugbewegung auf der Straße (Titel und oben rechts) bis zum technischen Halt (rechts). Unser Bericht im Innern befaßt sich ausführlich mit dem Thema.

