

Symbiose für die Wasserrettung

Kooperation mit DLRG

Eine wichtige Komponente bringt dabei die DLRG mit, die für die Unabhängigkeit bei der Hilfeleistung in den betroffenen Gebieten wichtig ist: die medizinischen Kräfte durch Rettungsanitäter. Zusammen kann damit das Suchen und Retten auf dem Wasser erbracht werden, der Transport von Menschen sowie deren Versorgung in abgelegenen Gebieten bei einem eigenständigen autarken Funktionieren des Moduls.

Einheitlicher Sprachgebrauch

Seit Jahren sind an den THW-Ausbildungszentren bereits Lehrgänge für den EU-Katastrophenschutzmechanismus beherbergt. Viele THW-Kräfte haben für die verschiedenen Spezialisierungen durchlaufen, wie z.B. den Campbau in den Standing Engineering Capacity (SEC) Teams und den Technical Assistance Support Teams (TAST), den Erkundungs- und Koordinierungsspezialisten. Sie bauen dabei auf der Kombination ihrer beruflichen Qualifikation und den Erfahrungen aus ihren Einheiten in ihrem eigenen Ortsverband auf. Mit der EU-Ausbildung lernen sie die Mechanismen, die Verfahren und den einheitlichen Sprachgebrauch, um im Ausland helfen zu können.

Die DLRG musste diese Kompetenzen erst aufbauen. In den vergangenen Jahren sind deshalb die Grundlagen- und Spezialisierungsmodule durch eine Reihe ihrer ehren- und hauptamtlichen Kräfte durchlaufen worden. Gerade die einheitlichen Verfahren und Sprachgebrauch ist wichtig, um Missverständnisse zu vermeiden und vor allem schnell und effizient zu helfen. Neben Lehrgängen muss das vor allem in Übungen gelernt werden. In 2017 wurden die Ausbildungen für dieses Modul begonnen, 2018 die ersten gemeinsamen kleineren Übungen veranstaltet. Schon zuvor waren die hauptamtlichen Stellen seit 2014 mit der Abstimmung dieses Kooperationsprojektes beschäftigt.



Von Christian Wenzel

DLRG und THW stellen ein neues, gemeinsames Wasserrettungsmodul für den EU Katastrophenschutz Mechanismus auf: Flood Rescue using Boats. Auf dem Bodensee übte die gesamte Einheit zum ersten Mal den Auslandseinsatz und zeigte Fachpublikum die Arbeitsteilung und die Aufstellung des Moduls.

Hochwasserlagen sind in Nordeuropa seit vielen Jahren ein wiederkehrendes Phänomen, während Waldbrände im Süden Europas die Einsätze dominieren. So war es bisher. Der Sommer 2022 hat gezeigt, dass der ganze Kontinent von Fluten und Waldbränden heimgesucht wird.

Nach Starkniederschlägen, die für großflächige Überschwemmungen sorgen, ist in den ersten Tagen vor allem die Rettung und Evakuierung der Eingeschlossenen in den überfluteten Gegenden wichtig sowie die Versorgung abgelegener Gebiete. Hier setzt die neue Einheit an. Flood Rescue using Boats (FRB) ist der englische Titel dieses EU-weit standardisierten Moduls, zu Deutsch Flutrettung mit Booten.

Bisher stellt Belgien eines dieser Module, Frankreich zwei, sowie Österreich und Tschechien je eines im EU-Katastrophenschutzmechanismus. Dabei ist dieses Modul eine der Ideen, die bereits zur Geburtsstunde der EU-Module kursierten. Aufbau und Standardisierung dauerten lange. Bisher kennt man im THW unter anderem die High Capacity Pumping (HCP) Einheiten, welche sich aus den Fachgruppen Wasserschaden/Pumpen zusammensetzen. Sie bekommen nun die passende Schwestereinheit mit ähnlichem internen Funktionsprinzip.

Perfekte Arbeitsteilung

Die Idee hinter dem vom DLRG und THW

gemeinsam aufgestellten Modul ist simpel: jeder bringt das mit, was er am besten kann. Beim DLRG ist es die Rettung von Menschen aus dem Wasser. Strömungsretter und Hochwasserboote sind die Stärken. Das THW hingegen ist ein Spezialist für Arbeit mit schwerer Technik, lange Einsätze und damit die Logistik, um diese Arbeiten auch autark erbringen zu können. Im Gegensatz zum DLRG hat man über viele Jahre Erfahrung bei Hilfeleistungen im Ausland gesammelt. Es lag also nahe, diese beiden Stärken zusammenzulegen.



THW-Transportlogistik für das EU-Modul Flood Rescue using Boats.

Mobile Werkstatt im GW Elektro

Von Karl Michael Wiedemann
Wie in vielen Ortsverbänden des THW gibt es in Emmendingen einen äußerst aktiven Förderverein, der dort ansetzt, wo die Möglichkeiten der Bundesbehörde aufhören. Dies zeigt sich vor allem im Fuhrpark, der jetzt mit einem Gerätewagen Elektroversorgung und einem Mannschaftstransportwagen verstärkt worden ist.



Emmendingen, Stadt und gleichnamiger Landkreis liegen zwischen Breisgau und Ortenau im südbadischen Landesteil von Baden-Württemberg. In der 28.000-Einwohner-Stadt sucht man den Ortsverband des THW vergeblich, die Helferschaft ist einige Kilometer nördlicher in Kenzingen beheimatet. Der Kandel mit seinen 1242m Höhe und der Kaiserstuhl liegen in unmittelbarer Nähe, gehören zum Landkreis und sind weit bekannt. In THW-Kreisen (und nicht nur da) ist der Ortsverband nicht weniger bekannt. Aktuell verfügt man über einen Technischen Zug mit Zugtrupp und Bergungsgruppe sowie die drei Fachgruppen Schwere Bergung (Typ A), Notversorgung / Notinstandsetzung und Elektroversorgung. Ergänzt wird das Einsatzspektrum seit vielen Jahren durch die ÖGA Tauchen, die nach Einführung der Fachgruppe Bergungstauchen in eine solche geändert werden dürfte. Ein zweiter Zug, der Fachzug Führung/Kommunikation, ging aus der ehemaligen Fachgruppe FK im vergangenen Jahr hervor.

Zugfahrzeug für NEA 80 kVA

Wie in vielen Ortsverbänden gibt es in Emmendingen auch einen sehr aktiven Förderverein, der unter anderem die Ausstattung des Ortsverbandes quantitativ und qualitativ in hohem Maße stärkt. Von dreiachsigen LKW Lbw über zahlreiche Anhänger und Wechselbrücken bis hin zu MTW und unterschiedlichen Gerätewagen finden sich auch viele verschiedene Ausstattungsgegenstände und Werkzeug, welche die Einsatzoptionen des Ortsverbandes erweitern.

Einer der Schwerpunkte im Einsatzgeschehen ist das Thema Elektroversorgung. Der vorhandene LKW Lbw auf einem Daimler-Benz 2628 AK 6x6 wurde Ende 2020 von einem neuen Arocs abgelöst und wechselte zur FGr N. Der Arocs ist Zugfahrzeug für die Netzersatzanlage (NEA) mit 175 kVA von Polyma (Baujahr 1996) der FGr E. Eine weitere NEA mit 80 kVA Leistung auf einem einachsigen Anhänger steht

durch das Engagement des Förderverein zu Verfügung. Jedoch fehlt es an einem Zugfahrzeug, das die Möglichkeiten und Optionen der Fachgruppe und somit der gesamten Einheit bzw. des OV optimiert und ergänzt.

Allrad-Crafter zwillingbereift

Man war lange auf der Suche, bis sich Anfang 2018 eine Möglichkeit ergab. Bei einem überregionalen Stromanbieter war man fündig geworden. Ein VW Crafter sollte durch ein neues Fahrzeug im Firmenfuhrpark ersetzt werden. Mitte 2018 konnte der Crafter besichtigt werden, im September war die Zusage da und man war sich auf Spendenbasis einig geworden. Bedingung war nur, dass der VW solange genutzt wird, bis das Neufahrzeug in Dienst gestellt werden kann. Hier lag in der Folge auch der Haken, denn der Nachfolger, ein Daimler-Benz, war aus technischen Gründen nicht sofort verfügbar. Die Auslieferung und der Ausbau des neuen Fahrzeuges hatten sich



Neben der Option „mobile Werkstatt vor Ort“ hat man den Crafter als Zugfahrzeug für die Netzersatzanlage 80 kVA angeschafft.



Grundlegender Umbau: Zuvor gab es hinter den Vordersitzen eine einfache Trennwand, jetzt kann mehr Personal mitfahren.

Die Selbermacher



Von Michael Wüst

Warten, bis der Bund einem alles auf den Hof stellt – dauert zu lange. Zufrieden sein mit der StAN-Ausstattung – da geht mehr. Altgedientes in Schuss halten – dafür gibt es die Schraubertruppe. Der bayerische THW-Ortsverband Freising; das sind die Selbermacher. Mit dieser Einstellung gewinnen die Freisinger den zweiten Platz des OV-Wettbewerbs von Bundesvereinigung und Fahrzeug-News. Ein Portrait des Ortsverbandes, der stark ist im Brückenbau, bei Licht, Räumen und Instandsetzen.

Aktuell leisten rund 100 aktive Einsatzkräfte ihren Dienst im THW Freising. Sie verteilen sich auf OV-Stab, Zugtrupp, die Bergungsgruppe mit Abstützensystem Holz, die drei Fachgruppen Notversorgung und Notinstandsetzung, Wasserschaden/Pumpen (B) und Brückenbau sowie den Trupp Unbemannte Luftfahrtsysteme. Dazu gibt es eine Jugendgruppe, die immer eine Stärke von 16 bis 20 Jugendliche im Alter von 12 bis 17 Jahren aufweist und der wichtigste Nachwuchsfaktor für den Ortsverband ist. In der Grundausbildungsgruppe werden jährlich zwischen 10 und 12 neue Einsatzkräfte ausgebildet. Die Alters- und Ehrenabteilung schließlich hat rund 150 Angehörige. Mit

der Unterkunft und dem Übungsgelände hat der Ortsverband zwei Liegenschaften, in den Hallen stehen 14 Einsatzfahrzeuge, 12 Anhänger und 4 Arbeitsmaschinen. Im Jahr 2021 wurden durch die Ehrenamtlichen weit über 40.000 Dienst- und Einsatzstunden geleistet.

Erstes Fahrzeug MKW Hanomag

Die Gründungsversammlung des Ortsverbandes fand am 1. März 1953 im Gasthaus Schießstätte zu Freising statt. Ein großer Teil der Gründungsmitglieder stammte noch von der alten Technischen Nothilfe. Herr Joos, die treibende Kraft hinter der Neu-

gründung, wurde als erster Ortsbeauftragter eingesetzt. Anfangs fanden die unregelmäßigen Übungen hinter seinem Wohnhaus in der Ortschaft Marzling einige Kilometer außerhalb von Freising statt. Als Ausstattung stand dem jungen Ortsverband, wie überall beim THW in den Anfangsjahren, nicht mehr als Bindeleinen, ein paar Schubkarren, Hacken und Schaufeln zur Verfügung. Und die unbändige Motivation, Menschen mit Technik zu helfen.

Die erste Bewährungsprobe kam deutlich früher als das erste Fahrzeug: Schon 1954 war der noch junge Ortsverband nach dem Bruch des Isardeichs im Einsatz und rettete Menschen und Vieh. 1956 konnte man einen Raum im Furtnerkeller beziehen und begann direkt damit, ihn für die Belange des Ortsverbandes umzubauen. Und Anfang der 1960er Jahre kam dann auch das erste eigene Einsatzfahrzeug in den OV, ein MKW Typ Hanomag. Damals verfügte der Ortsverband über rund 60 aktive Mitglieder.

Aufstieg mit THW-Heim Domberg

Da der Furtnerkeller schnell zu klein wurde, zog das THW Freising 1961 in den früheren Rewe-Schuppen am Domberg um. Auch hier hieß es wieder unzählige Arbeitsstunden Eigenleistung zu erbringen, um aus dem ursprünglichen Gutshof des Doms, Baujahr 1901, eine nutzbare Unterkunft zu machen. Da Finanzmittel für eine menschenwürdige Unterbringung der THW-Kräfte schon damals so rar waren wie heute, organisierte der Ortsverband jeweils 5000 DM von Stadt und Landkreis für das Material. Nach der Eröffnung schrieb eine Zeitung, dass es sich hier wohl um das „schönste THW-Heim Bayerns, wenn nicht ganz Deutschlands“ handeln würde. Mit der neuen Unterkunft am Fuße des Dombergs, die nicht nur über fünf Garagen für große Fahrzeuge, sondern auch einige Holzverschläge für die Lagerung von Material, einen Saal, ein gemütliches Stüberl und sogar eine Einsatzzentrale verfügte, begann der Aufstieg des Ortsverbandes. In den folgenden Jahren stieg die Einsatzzahl des



Blick auf der Freisinger Fuhrpark nach Einweihung der neuen Unterkunft 2018. Einige Fahrzeuge sind inzwischen durch Nachfolgemodelle ersetzt.

Vor 50 Jahren: Die Erfindung des heutigen GWK

Vorne Mannschaftskabine, hinten Gerätekofter, unterflur Seilwinde: So hat man vor 50 Jahren einen neuen Gerätekraftwagen konzipiert. Bis heute ist das Prinzip geblieben, auch wenn es inzwischen eine weitere Generation GWK gibt. Zum Jubiläum ein Blick ins Fotoarchiv.



Nach Gründung des THW 1950 dauerte es sechs Jahre, bis den Ortsverbänden die ersten GWK zur Verfügung gestellt werden konnten. Die Fahrzeuge hatten nur eine einfache Kabine mit drei Sitzplätzen. Der Rest der Mannschaft musste im Gerätekofter sitzen, der drei Türen hatte und von hinten gesehen t-förmig begehbar war. Die Bergungsausrüstung lag in offenen Regalen, einige Fächer konnten über Außenklappen erreicht werden.

1. Generation 628 Fahrzeuge

Mussten die Ortsverbände zunächst ohne GWK auskommen, kamen sie dann aber mit Macht. In den Jahren 1956/57

werden 438 Zivilschutz-GWK ausgeliefert, Typ Borgward B 4500. Den nächsten Schub gibt es 1963, diesmal 185 Magirus Mercur 120. Und es folgte noch 1968 ein Nachschlag, aber nur fünf GWK, diesmal als Mercedes LA 1113.

Eine Neukonzeption des Katastrophenschutzes ab 1970 veranlassten Bundesamt für Zivilschutz und Technisches Hilfswerk über einen verbesserten GWK nachzudenken. Vor allem sollten Mannschafts- und Materialtransport getrennt werden. Dafür werden vor allem Unfallsicherheitsaspekte angeführt. Klar dürfte aber auch sein, dass ohne den Mittelgang im Gerätekofter mehr Ausstattung auf das Fahrzeug passt.

Ein Arbeitskreis Bergungsdienst entwi-

ckelte die zweite Generation GWK und präsentierte 1972 mit einem 1:1-Modell den Aufbauherstellern, wie die Geräte unterzubringen sind. Die Firmen wurden beauftragt, auf zwei identischen Fahrgestellen Mercedes 1113 mit Gruppenkabine zwei unterschiedliche Kofferaufbauten zu konstruieren – einmal seitlich mit Klappen, einmal mit Rollläden. In der Gruppenkabine sollte es vorne neben dem Fahrerplatz eine doppelte Sitzbank geben, hinten eine Sitzbank für vier Helfer auf einer Truhe, um dort persönliche Ausstattung zu verstauen. In einem offenen Kasten zwischen den beiden Sitzreihen befanden sich Handlampen, Warnwesten oder Flaggensatz.



Vor dem GWK '72 gibt es eine erste Generation Gerätekraftwagen, vor allem Borgward und Magirus Deutz der Baujahre 1956 bis 1963. Helfer sitzen auch im Gerätekofter hinter den kleinen Fenstern der Seitentüren. Die vom Zivilschutz dem THW zugeteilten Magirus Deutz Mercur haben eine khakifarbene Lackierung. Der Rundhauber Mercedes 1113 mit dem NATO-Koffer wird 1968 nur in fünf Exemplaren gebaut und vom Konzept GWK '72 abgelöst.