



Niederschrift

Thema	Sitzung	
Fachausschuss	Technik	
Datum	25.10.2016 in Ratingen	
Uhrzeit	14:00 Uhr – 18:30 Uhr	
Anwesende Teilnehmer		s. Anlage
Moderatoren		René Schubert und Christian Hengstebeck
Protokoll		dto.
Tagesordnung	Punkt 1	Begrüßung
	Punkt 2	Genehmigung der Niederschrift der letzten Sitzung in Ratingen
	Punkt 3	Trinkwasserschutz/DVGW
	Punkt 4	Neues aus der Normung
	Punkt 5	Entwurf Runderlass Farbgebung Rettungsdienst etc.
	Punkt 6	Sachstand Beschaffungen des Bundes/Landes
	Punkt 7	Kartell Fahrgestellhersteller
	Punkt 8	Drehleiterunfall Oberhausen
	Punkt 9	Erfahrungen mit interkommunalen Beschaffungen
	Punkt 10	Neue UVV / Prüfungsgrundsätze für Ausrüstung und Geräte – Was ist wirklich notwendig
	Punkt 11	Landesbeschaffung Gebläsefilteranzüge (Einsatzzeiten, Gefahrenbeurteilung)
	Punkt 12	FA/AK Technik „Quo vadis“ Wo stehen wir in der Gremienarbeit und wollen wir hin
	Punkt 13	Verschiedenes



Niederschrift

TOP	Schilderung	Zuständig	Frist
1 + 12	<p>Begrüßung / „Quo vadis“ FA/AK Technik</p> <p>Herr Hengstebeck begrüßt die Teilnehmer und dankt Herrn Schubert für die Ausrichtung der Sitzung in Ratingen. Herr Schubert dankt für das Verständnis die kurzfristige Umlegung der Sitzung nach Ratingen wegen eines Folgetermins. Herr Schubert nimmt wegen des Folgetermins bis 17:00 h an der Sitzung teil.</p> <p>Der unerwartete Rück- und Austritt des langjährigen VdF-seitigen Vorsitzenden Heinen des FA/AK Technik wird besprochen. Insbesondere die anderen Gründungsmitglieder des FA/AK Technik verweisen auf die langjährige erfolgreiche Arbeit. Herr Schubert erinnert beispielhaft an LF 24 NRW, Fachempfehlung Beschaffung Hubrettungsfahrzeuge, Fachempfehlung Ausstattung Löschfahrzeuge und die erfolgreiche Arbeit an den RdErl. Ausnahme von der Abgasnorm Euro VI sowie Wahrnehmbarkeit der Feuerwehrfahrzeuge. Die häufig beklagte unzureichende Beteiligung des FA/AK Technik bei Landesbeschaffungen wurde jüngst beim LF 20 KatS durchbrochen. Besonders bedauerlich vor dem Hintergrund der Debatten und der Entwicklung ist die geringe Anwesenheit von VdF-Mitgliedern des FA/AK Technik zur Sitzung.</p> <p>Herr Hengstebeck als bisheriger Vertreter von Herrn Heinen übernimmt die Funktion des VdF-seitigen Vorsitzenden. Als neues Mitglied seitens des VdF wird Olaf Struckmeier, Feuerwehr Hüllhorst aufgenommen. Ebenfalls erstmaliger Teilnehmer ist Dirk Ortmann, Feuerwehr Düsseldorf, der den Arbeitskreis der PSA-Beschaffer vertritt. Die Mitglieder stellen sich den neuen Vertretern kurz vor.</p> <p>Herr Kroll berichtet zu seinen Erkenntnissen aus der mehrjährigen Mitarbeit im FA/AK Technik, die in vielerlei Hinsicht positiv sei, aber naturgemäß auch Schwächen aufweise. Die VdF-Mitglieder berichten von einer weiteren VdF-seitigen Abstimmung zur zukünftigen Facharbeit am 01.12.2016. Unter Berücksichtigung der beiden vorgenannten Aspekte wird beschlossen, die Frühjahrssitzung 2017 als zweitägige Klausursitzung vom 15.-16.03.2017 durchzuführen und im Rahmen eines Workshops während der Sitzung interne und externe Erwartungshaltungen und die zukünftige Arbeitsweise abzustimmen. Die Vorbereitung dazu wird durch Herrn Kroll und die beiden Vorsitzenden erarbeitet.</p> <p>Herr Hengstebeck bemüht sich vorab um die Einrichtung eines Anfrageportals auf der Homepage des VdF analog zu dem Portal des AK PSU/PSNV. Diese Idee ist vor einigen Jahren bereits geplant gewesen. Die beiden Vorsitzenden sollen die Anfragen einvernehmlich als Geschäftsführung des Portals erhalten, bewerten, an Mitglieder des FA/AK Technik zur Beantwortung leiten oder als Tops auf die Tagesordnung der nächsten Sitzung platzieren.</p>		



Niederschrift

2	Genehmigung der Niederschrift der letzten Sitzung Die Niederschrift der Sitzung vom 16.03.2014 in Ratingen wird genehmigt. Es wird geplant, alle Niederschriften und Ausarbeitungen des der FA/AK Technik in Zukunft zentral auf der Homepage des VdF NRW bereit zu stellen. Von der Homepage der AGBF NRW könnte dann auf diese Seite verwiesen werden. Es wird vereinbart, Niederschriften zeitnah nach Sitzungen zu veröffentlichen.		
3	Trinkwasserschutz Herr Schubert erläutert kurz den verabschiedeten Stand des DVGW-Beiblattes sowie die auf der Basis mit allen Beteiligten gemeinsam getragene Fachempfehlung DFV/AGBF (Anlage). Herr Kalthöner berichtet, dass entsprechende Anfragen verdeutlichen, dass noch Unsicherheit bei den Feuerwehren vorherrscht. Zusammenfassend der aktuell wesentliche Sachstand entsprechend DVGW-Beiblatt: <ul style="list-style-type: none">• Es sind zumindest zwei Rückflussverhinderer in der Leitung zwischen Hydrant und Löschfahrzeug notwendig.• Idealerweise werden diese Rückflussverhinderer im Standrohr und Sammelstück integriert, bei Überflurhydranten ist ein loser Rückflussverhinderer erforderlich.• Nach Einführung eines entsprechend leistungsfähigen Produktes ist stattdessen ein Systemtrenner vorzusehen.• Die Normung des Systemtrenners, aber auch die Anpassung z.B. der Standrohrnorm laufen.• Standrohre und Sammelstücke mit Funktionalitäten des Rückflussverhinderers sind aber bereits am Markt etabliert.• Beschaffungen jeglicher Armaturen brauchen nur im Zuge von Ersatz- oder Neubeschaffungen erfolgen, für alle anderen Armaturen besteht Bestandsschutz, auf das Schreiben des BBK dazu wird verwiesen (Anlage).• Die Anforderungen an die Tankfülleitung von Löschfahrzeugen wurden aktuell normativ angepasst, so dass zukünftige Fahrzeuge eine Fülleitung mit der Funktionalität eines freien Einlaufes haben. Die Feuerwehr Solingen hat mit Unterstützung des Versorgers bereits auf Armaturen mit Rückflussverhinderer umgestellt. Umbausätze für Standrohre sind am Markt verfügbar. Der DVGW hat alle Versorger angeschrieben und sensibilisiert, so dass Dialoge mit den Feuerwehren auch seitens der Versorger gesucht werden. Der Bedarf an Ausbildungsunterlagen zum Thema wird seitens des FA/AK Technik bestätigt.		



Niederschrift

<p>4</p>	<p>Neues aus der Normung</p> <p>Herr Schubert berichtet wie folgt</p> <ul style="list-style-type: none"> • Die Anforderungen an die Tankfülleitung von Löschfahrzeugen wurden aktuell normativ in E DIN 14502-2 angepasst, so dass zukünftige Fahrzeuge eine Fülleitung mit der Funktionalität eines freien Einlaufes haben. • Die Massen von Fahrzeugen stehen zukünftig nicht mehr in den Normblättern, sondern in DIN SPEC 14502-1. Zu diese gehört die Tabelle der genormten Fahrzeuge mit allen wesentlichen Informationen. Diese wird jährlich fortgeschrieben und ist auf der Homepage des FNFV downloadbar. • Eine Nut im Auspuffrohr statt ein Pin ermöglichen die umgekehrte Montage des Abgasschlauches. Der Grabber einer Abgasabsauganlage in der Wache wird in Folge aber nicht mehr durch den Pin beschädigt. • Soll bei Löschfahrzeugen die Einrichtung zur schnellen Wasserabgabe (Rollschläuche in Buchten gelagert statt formstabilen Schnellangriff) einen eigenen Pumpenabgang nutzen können, so ist dieser zusätzliche Abgang zwischen Auftraggeber und Auftragnehmer zu vereinbaren. • Die DIN 14555—3 Rüstwagen erscheint 12 / 2016 neu. Insbesondere die Beladung wurde überarbeitet. Eine Ladebordwand ist auf Wunsch des Bestellers möglich. 		
<p>5</p>	<p>Entwurf RdErl. Rettungsdienstfahrzeuge und deren Farbgebung</p> <p>Herr Schubert berichtet vom Beteiligungsverfahren an der Neufassung des o.g. Erlasses. Das MGEPA hat die kommunalen Spitzenverbände im August um Stellungnahme zum Entwurf bis Anfang September gebeten. Herr Schubert hat unter Bezug auf die seinerzeitige Arbeit des FA/AK Technik NRW einen Abgleich des Entwurfes mit dem RdErl. Wahrnehmbarkeit Feuerwehrfahrzeuge und der DIN EN 1789 vorgenommen und die darauf basierenden Vorschläge über die AGHF dem Städte- und Gemeindebund bzw. über die AGBF dem Städtetag zugänglich gemacht. Parallel hat sich der FA/AK Rettungsdienst der Thematik angenommen. Die kommunalen Spitzenverbände haben schlussendlich eine gemeinsame Stellungnahme (Anlage) verfasst, die weitere als die genannten Vorschläge umfasst. Deren Hintergründe ist teils weder dem FA/AK Rettungsdienst noch Technik bekannt.</p>		
<p>6</p>	<p>Beschaffungen des Bundes und des Landes</p> <p>LF und SW</p> <p>Seitens des Bundes sind nach dem gültigen Ausstattungskonzept 955 LF KatS und 466 SW KatS vorgesehen. Für NRW sind je Kreis und kreisfreier Stadt 4 LF</p>		

Niederschrift

	<p>KatS und 2 SW KatS, in Summe damit 216 LF und 108 SW vorgesehen. Vorgängertypen wie LF 16 TS werden dabei angerechnet.</p> <p>Der Bund hat bisher 190 LF KatS (Lenter/MAN) ausgeliefert, aktuell sind 82 LF KatS (Ziegler / Mercedes) in Bau bzw. Auslieferung, eine Option über 14 weitere LF kann noch beauftragt werden. Ebenso wurden 16 SW KatS (Mercedes / Empl) und 103 SW KatS (MAN / Freytag) aufgebaut, 16 weitere sind beauftragt. Aktuell sind Beschaffungen weiterer Fahrzeugserien für Auslieferung in den Jahren 2017-2020 in Arbeit.</p> <p>Die Beschaffung der 109 LF 20 KatS NRW durch das Land, auf die letzte Niederschrift und das Beteiligungsverfahren wird verwiesen, wurden unter Beachtung der meisten Eingaben des Beteiligungsverfahrens ausgeschrieben. Herr Kalthöner berichtet, dass aktuell die Angebote ausgewertet werden. Ziel ist die Lieferung eines Vorserienfahrzeuges 2017. An der Erprobung wird der FA/AK Technik beteiligt. 2018 sollen die ersten 26 Fahrzeuge geliefert werden, in den folgenden drei Jahren dann je 25 weitere.</p> <p>GW-L</p> <p>Für den Transport der Ausrüstung der sechs HFS-Systeme wurden je System ein GW-L seitens der Bezirksregierung Düsseldorf im Auftrag des MIK ausgeschrieben. Die Beschaffung wurde um weitere sechs GW-L für noch zu beschaffende Anhänger Netzersatzanlage nebst Zubehör ausgeweitet. Über die Fahrzeuge liegen dem der FA/AK Technik keine weiteren Informationen vor. Da Herr Schneider, Bezirksregierung Düsseldorf, zukünftig neben Herrn Kalthöner das Land NRW im der FA/AK Technik vertritt, besteht seitens der Mitglieder des FA/AK Technik die Hoffnung, in Zukunft bei Beschaffungen der Bezirksregierung Düsseldorf eine ähnliche fachliche Zusammenarbeit wie bei den LF 20 KatS NRW praktizieren zu können.</p>		
7	<p>Kartell Fahrgestellhersteller</p> <p>Das Kartell der Fahrgestellhersteller wird angesprochen, auf die Rundschreiben der kommunalen Spitzenverbände wird verwiesen (Anlagen). Anders, als beim Kartell der Aufbauhersteller ist bisher keine gemeinsame Aktion der kommunalen Spitzenverbände zur Schadenregulierung geplant. Dies führt zu sehr unterschiedlichen und belastenden Vorgehensweisen in den einzelnen Kommunen. Herr Schubert wird das Thema beim FA Technik DFV / AGBF Bund ansprechen und für eine gemeinsame Aktion der kommunalen Spitzenverbände werben.</p> <p>In Zusammenhang mit der Thematik wird die problematische Trennung der Ausschreibung von Fahrgestell und Aufbau angesprochen. Auf den Fachartikel von Herrn Cimolino in der Ausgabe 10/2016 von FEUERWEHREinsatz:nrw wird verwiesen.</p>		



Niederschrift

<p>8</p>	<p>Drehleiterunfall Oberhausen</p> <p>Der genannte Unfall, bei dem die Drehleiter mit dem Korb in den Bereich einer 110-kV-Hochspannungsleitung geriet, wird angesprochen. In Folge des Unfalls ist der Korbmaschinist verstorben, der Hauptbedienstandmaschinist wurde schwer verletzt.</p> <p>Es gibt Warntechniken für den Verbau an Drehleitern. Diese detektieren aber nur Wechsellspannung bestimmter Frequenz und Höhe, was zu Folgegefahren führt (Scheinsicherheit). Eine Aus- bzw. Nachrüstung kostet zwischen 6.000 – 10.000 € (Anlagen). In Frankreich gehört diese Ausrüstung offenbar zum Standard, in verschiedenen Kommunen und Oberhausen selbst ist die Nachrüstung geplant.</p> <p>Der FA/AK Technik kann auf Basis der aktuellen Erkenntnisse keine pauschale Empfehlung zu technischen Nachrüstung aussprechen und bittet den neuen AK Arbeitsschutz der AGBF NRW und Prüfung im Rahmen einer Unfallanalyse und Gefährdungsanalyse.</p>		
<p>9</p>	<p>Erfahrungen mit interkommunale Beschaffungen</p> <p>Die Erfahrung mit interkommunalen Beschaffungen ist durchaus unterschiedlich. Wenn die Fahrzeuge nicht, wie bei Großserien, absolut identisch sind, ist die Ersparnis für die Auftraggeber gering.</p> <p>Die Erfahrungen zeigen sich bei Fahrzeug- als auch Gerätebeschaffungen.</p> <p>Ähnliche schlechte Erfahrungswerte in puncto Ersparnis liegen in Verbindung mit Einkaufsgemeinschaften oder Agenturen vor.</p>		
<p>10</p>	<p>Neue UVV / Prüfungsgrundsätze für Ausrüstung und Geräte</p> <p>Herr Kroll weist auf die neue UVV-Feuerwehr und ein Forum in FEUERWEHREinsatz:nrw hin, bei dem die Notwendigkeit der Geräteprüfungen in Frage gestellt wurden. Allerdings wird sich der Prüfumfang durch die neue UVV nicht verändern.</p> <p>Derzeit ist die UK-NRW zur stichprobenartigen Untersuchung der Einhaltung der Prüfintervalle bei den Feuerwehren im Land unterwegs.</p>		
<p>11</p>	<p>Landesbeschaffung Gebläsefilteranzüge</p> <p>Zu dem Thema lag eine Anfrage aus dem Kreis Euskirchen vor, dass die Einsatzzeiten in der Stellungnahme des IdF-NRW schöngerechnet wären. Durch die durchweg positiven Erfahrungswerte der Anwesenden beim Tragen der Gebläsefilteranzüge wird die Stellungnahme des IdF-NRW vom FA/AK Technik vollumfänglich unterstützt.</p>		
<p>12</p>	<p>s. Top 1</p>		



Niederschrift

13	<p>Verschiedenes</p> <p>Intersectionlights</p> <p>Herr Schubert berichtet, dass ein Hersteller von Kennleuchten ein Kennleuchtensystem als sogenannten halben Balken zugelassen bekommen hat. Hier werden einzelne gerichtete Kennleuchten „Frontblitzer“ als System in bestimmten Abständen und Winkeln betrachtet zugelassen. Diese Konfiguration kann auch in Höhe von Frontblitzern montiert werden und beinhaltet als System dann auch die Kotflügelblaulichter.</p> <p>Arbeitskreis Beschaffer persönliche Schutzausrüstung</p> <p>Der Arbeitskreis persönliche Schutzausrüstung ist ein seit 2013 etabliertes Treffen von Beschaffern von Feuerwehren unterschiedlicher Größenordnung. Auf Bitte der AGBF wird der Arbeitskreis analog zum Arbeitskreis der Atemschutzwerkstätten an den FA/AK Technik angebunden. Herr Ortmann, Feuerwehr Düsseldorf, vertritt bei der Sitzung den Arbeitskreis und berichtet von der Arbeitsweise: Es werden jährlich zwei Veranstaltungen durchgeführt. Dabei werden in der Regel Produkte und Produktentwicklungen vorgestellt. Im zweiten Sitzungsteil werden ohne Gäste dann Erfahrungen ausgetauscht. Die beteiligten Dienststellen tauschen sich auch mit Steckbriefen, die die Ausstattung der jeweiligen Feuerwehren spiegeln, aus. Es wird festgestellt, dass die wertvolle Arbeit des Arbeitskreises am FA/AK Technik angebunden werden soll, um AGBF und VdF NRW, hier insbesondere dem FA/AK Technik, eine Plattform für die Bearbeitung möglicher Fragen zu PSA zu etablieren, aber auch um Erkenntnisse und Ergebnisse des Arbeitskreises in die Gremienarbeit von AGBF und VdF nutzen bzw. an die Mitglieder verbreiten zu können.</p> <p>Seminar S-gD Technik 2016</p> <p>Herr Kalthöhner berichtet über das durchgeführte Seminar. Leider war das Seminar mit 14 von max. 24 Teilnehmern zu schwach besucht. Er hält eine inhaltliche Überarbeitung des Seminars für notwendig, soll aber 2017 trotzdem laufen. Im ersten Halbjahr 2017 werden die Dozenten zu einem gemeinsamen Treffen geladen.</p> <p>Im Jahr 2017 soll auf Wunsch des VdF-NRW ein dreitägiges Pilotseminar für Gerätewarte stattfinden.</p> <p>Stabilitätspaket der Fa. MAN Nutzfahrzeuge</p> <p>Herr Kreuzberg berichtet, dass, nachdem es zu Unfällen mit den Fahrzeugen MAN Bauserie TGM mit Wandlerautomatik gekommen ist die Fa. MAN-Nutzfahrzeuge ein Stabilitätspaket für die Fahrgestelle anbietet.</p>		
-----------	--	--	--



Niederschrift

	<p>Beschaffung von Fahrzeugen</p> <p>Herr Cimolino gibt den Hinweis zur Beschaffung von Fahrzeugen im Hinblick auf die sinnvolle Bildung von Losen und verweist auf den aktuellen Bericht in Heft 10/2016 FEUERWEHRReinsatz:nrw.</p> <p>Logistikkonzept NRW</p> <p>Herr Hengstebeck berichtet zum Sachstand des AK Logistikkonzept NRW beim MIK-NRW. In der Unterarbeitsgruppe Ausstattung der Einsatzeinheiten wirken René Schubert als Vertreter des StGB sowie der AGBF und seitens des VdF-NRW Christian Hengstebeck mit.</p> <p>Innerhalb der Unterarbeitsgruppe gibt es derzeit folgende Arbeitsschwerpunkte</p> <ul style="list-style-type: none"> - Beschaffung eines modifizierten Betreuungskombis mit einer Besatzung von 1/5, der Ausstattung zur Einrichtung einer Anlaufstelle und zum Transport von Rollstuhlfahrern - Beschaffung eines Verpflegungsmoduls als Ersatz für die FKH - Mögliche Beschaffung von Transportkapazitäten für ergänzende Betreuungsausrüstung <p>Die Protokolle der letzten Sitzungen der Unterarbeitsgruppe werden dieser Niederschrift als Anlage beigefügt.</p>		
--	--	--	--

A = Aufgabe
F = Feststellung
T = Termin

Nächste Gesprächstermine 15. und 16. März 2017 (Ort wird noch bekannt gegeben)
10. Oktober 2017 Feuerwehr Münster

im Auftrag

Olpe, den 27.10.2016

gez. Schubert

gez. Hengstebeck



AK / FA Technik NRW

Adressenliste Stand 25. Oktober 2016

Teilnahme Sitzung am
25.10.2016

Unterschrift

Bitte Daten prüfen / ergänzen

Flatten, Friedhelm Feuerwehr Bonn Lieselingsweg 112 53119 Bonn AGBF	Brandamtsrat dstl. 0228 / 717-711 Fax: 0228 / 717-187 eMail: friedhelm.flatten@bonn.de	privat: 02222 / 994749 mobil: 0160 / 9677 6888 Geb. 22.01.1959	
Klein, Burkhard Feuerwehr Mülheim a.d.R. Zur Alten Dreherei 11 45479 Mülheim/Ruhr AGBF	Ltd. Branddirektor dstl. 0208 / 455-3701 Fax: 0208 / 455-583701 eMail: burkhard.klein@stadt-muelheim-ruhr.de	privat: 0208 / 754486 mobil: 0171 / 552 8208 Geb. 03.11.1959	
Cimolino, Ulrich Feuerwehr Düsseldorf Hüttenstr. 68 40215 Düsseldorf AGBF	Branddirektor dstl. 0211 / 8920-410 Fax: 0211 / 8920-409 eMail: ulrich.cimolino@duesseldorf.de	privat: 0211 / 8920-587 mobil: 0172 / 243 2894 Geb. 05.12.1964	
Schubert, René Feuerwehr Ratingen Voisweg 1 - 5 40878 Ratingen AK Vorsitzender AGBF	Branddirektor dstl. 02102 / 550-37777 Fax: 02102 / 550-37901 eMail: rene.schubert@ratingen.de	privat: mobil: Geb. 12.07.1973	
Kroll, Carsten Feuerwehr Bielefeld Am Stadtholz 18 33609 Bielefeld AGBF	Oberbrandrat dstl. 0521 / 51-3983 Fax: 0521 / 51-2316 eMail: carsten.kroll@bielefeld.de	privat: 0251 / 1361780 mobil: 0176 / 42428134 Geb. 01.11.1971	
Bieber, Christian Feuerwehr Münster York-Ring 25 48159 Münster AGBF	Brandrat dstl. 0251 / 2025-8300 Fax: 0251 / 2025-8333 eMail: BieberC@stadt-muenster.de	privat: mobil: 0152 / 22769141 Geb. 11.02.1963	
Reeker, Christian Feuerwehr Wuppertal August-Bebel-Str. 55 42109 Wuppertal AGBF	Brandrat dstl. 0202 / 563-1360 Fax: 0202 / 563 781360 eMail: christian.reeker@stadt.wuppertal.de	privat: mobil: 0151 / 4025 6106 Geb. 20.03.1978	
Kühling, Richard Feuerwehr Paderborn Triftweg 16 C 33106 Paderborn VdF	Brandoberamtsrat <i>BR</i> dstl. 05251 / 88-7300 Fax: 05251 / 88-26607 eMail: r.kuehling@paderborn.de	privat: 05251 / 33466 mobil: 0151 / 1426 5549 Geb. 14.03.1962	
Walbrodt, Udo Feuerwehr Dinslaken Hünxer Str. 300	Brandamtsrat <i>BB</i> dstl. 02064 / 6060-100 Fax: 02064 / 6060-239	privat: mobil: 0175 / 933 7030 Geb. 16.09.1967	



46537 Dinslaken VdF	eMail: udo.walbrodt@dinslaken.de		
Krawietz, Dieter Kreis Steinfurt -Leitstelle- Frankenburgerstr. 4 48431 Rheine VdF	Brandoberamtsrat dstl. 05971 / 936-100 Fax: 05971 / 936-200 eMail: dieter.krawietz@kreis-steinfurt.de	privat: 05459 / 98386 mobil: 0171 / 990 3981 Geb. 07.12.1959	<i>entschuldigt</i>
Simanski, Hans Christian Feuerwehr Herten Heinestr. 26a 45699 Herten VdF	Brandinspektor dstl: 0234/ 3696-105 Fax: 0234/ 3696-110 eMail: simanski@web.de	privat: 02366/ 308667 mobil: 0176/ 56726002 Geb:	
Niggemann, Martin Feuerwehr Winterberg Am Grimmen 21 59955 Winterberg VdF	Stadtbrandinspektor dstl. 02962/ 9707-25 Fax: 02981/ 908126 eMail: martin@marnig.de	privat: 02982/ 81826 mobil: 0171/ 7881565 Geb: 19.10.1966	<i>entschuldigt</i>
Trojan, Sybille Feuerwehr Siegen Gartenstr. 32 57080 Siegen VdF	Unterbrandmeisterin dstl. 02739/ 809 57 Fax: 02739/ 809 7757 eMail: S.Trojan@gmx.com	privat: 0271/ 385408 mobil: 0151/ 43140550 Geb: 28.11.1975	entschuldigt
Andreas Dovern Feuerwehr Stolberg An der Kesselschmiede 10 52223 Stolberg VdF	Brandamtsrat dstl. 02402 - 127513700 Fax: 02402 -12751139 eMail: andreas.dovern@feuerwehr-stolberg.de	privat: 02409 - 7039227 mobil: 0151 270 3993 7 Geb: 13.07.1982	entschuldigt
Hengstebeck, Christian Feuerwehr Olpe Franziskanerstr. 6 57462 Olpe VdF	Brandamtsrat dstl. 02761/ 831222 Fax: 02761/ 832222 eMail: c.hengstebeck@olpe.de	privat: mobil: 0151/ 62605346 Geb: 18.05.1977	<i>Unmöglich</i>
Jürgen Gottmann Kreis Warendorf Haydnweg 16 48317 Drensteinfurt VdF	Kreisbrandmeister dstl. 02581 - 5335290 Fax: eMail: juergengottmann@t-online.de heinz-juergen.gottmann@kreis-warendorf.de	privat: 02508 - 9184 mobil: 0151 50463124 Geb:	entschuldigt
Ulrich Vogel Feuerwehr Castrop-Rauxel Freberger Str. 1 44575 Castro-Rauxel VdF / AGHF	Brandrat dstl. 02305 / 9473-100 Fax: 02305 / 1621 eMail: ulrich.vogel@castrop-rauxel.de	mobil: 0151 16737289 Geb: 08.10.1965	
Gottfried Kreuzberg Feuerwehr Solingen Katternbergstr. 44-46 42655 Solingen AGBF	Brandamtsrat dstl. 0212 2202 120 Fax email g.kreuzberg@solingen.de	mobil: 0177 3008805 geb: 08.05.1973	<i>h.g.</i>
Daniel Hüwe	Brandrat		



Feuerwehr Gelsenkirchen Seestr. 3 45854 Gelsenkirchen AGBF	dstl. 0209 1709 240 Fax 0209 1704 284 email daniel.huewe@gelsenkirchen.de	mobil: 0178 8169 212 geb: 18.02.1978	entschuldigt
Ludger Kölling Feuerwehr Minden Marienstr. 75 32425 Minden AGBF	<i>Lutz</i> dstl. 0571 8387-167 Fax 0571 8387-111 email l.koelling@minden.de	mobil: 0171 13797666 geb: 02.10.1966	<i>Kölling</i>
Dirk Ortman Feuerwehr Düsseldorf Hüttenstr. 68 40215 Düsseldorf AK PSA-Beschaffer	dstl. 0211-8920422 Fax -409 email dirk.ortmann@duesseldorf.de	mobil: 0174-9922553 geb: 07.06.1966	<i>D.O.</i>
Hansen, Olaf Feuerwehr Wuppertal August-Bebel-Str. 55 42109 Wuppertal AK Atemschutzwerkst.	Brandamtsrat dstl. 0202/563-1337 Fax: eMail: olaf.hansen@stadt.wuppertal.de	privat: mobil: Geb.	entschuldigt
Matthias Kalthöner Idf NRW (MIK) Wolbecker Str. 237 48155 Münster Land NRW	Branddirektor dstl. 0251 3112 711 Fax 0251 3112 98711 email Matthias.Kalthoener@idf-nrw.de	mobil geb:	<i>Ka</i>
Hans-Georg Schneider Regb. Düsseldorf (MIK) Cecilienallee 2 40474 Düsseldorf Land NRW	dstl. 0211 475 2154 Fax 0211 475 2976 email hans-georg.schneider@brd.nrw.de	mobil: 0163 9750019 geb: 15.08.1954	entschuldigt

Olaf Struckmeier

Bl
dstl 0571-82822-63
Mobil 0151-24128393
O. Struckmeier@kh-witt.de

[Signature]

Fachempfehlung Nr. 2 vom 13. September 2016

Vermeidung von Beeinträchtigungen des Trinkwassers bei Löschwasserentnahmen am Hydranten

Diese Fachempfehlung wird durch den DFV und die AGBF Bund veröffentlicht. Erarbeitet wurde die Fachempfehlung durch den Projektkreis DVGW-Arbeitsblatt W 405-B1 „Bereitstellung von Löschwasser durch die öffentliche Trinkwasserversorgung; Beiblatt 1: Vermeidung von Beeinträchtigungen des Trinkwassers und des Rohrnetzes bei Löschwasserentnahmen“. Die Fachempfehlung wird gemeinschaftlich getragen von:



Einleitung

Unter ungünstigen Umständen können durch Löschwasserentnahmen am Hydranten bzw. Standrohr beim Fehlen geeigneter Sicherungseinrichtungen

- infolge von Rückfließen Verunreinigungen in das Rohrnetz gelangen, d.h. die Trinkwasserqualität kann gestört werden, und
- die Fließverhältnisse im Rohrnetz beeinflusst werden, das heißt Rohrbrüche können durch dynamische Druckänderungen (Druckstöße) ausgelöst werden.

Die gesetzliche Notwendigkeit von Sicherungseinrichtungen ergibt sich aus § 17 Abs. 6 TrinkwV (Trinkwasserverordnung): „Wasserversorgungsanlagen, aus denen Trinkwasser abgegeben wird, dürfen nicht ohne eine den allgemein anerkannten Regeln der Technik entsprechende Sicherungseinrichtung mit Wasser führen-

Bundesgeschäftsstelle

Reinhardtstraße 25
10117 Berlin
Telefon
(0 30) 28 88 488-00
Telefax
(0 30) 28 88 488-09
E-Mail
info@dfv.org
Internet
www.feuerwehrverband.de

Präsident
Hartmut Ziebs

den Teilen, in denen sich Wasser befindet oder fortgeleitet wird, das nicht für den menschlichen Gebrauch ... bestimmt ist, verbunden werden. ...“

DVGW-Arbeitsblatt W 405-B1 „Bereitstellung von Löschwasser durch die öffentliche Trinkwasserversorgung; Beiblatt 1: Vermeidung von Beeinträchtigungen des Trinkwassers und des Rohrnetzes bei Löschwasserentnahmen“ konkretisiert für die Feuerwehr die Anforderungen der Trinkwasserverordnung sowie nachgeordneter technischer Normen und Regeln und ist Grundlage der nachfolgenden Ausführungen (*wörtliche Zitate kursiv und fett*).

Für die Auswahl der geeigneten Sicherungseinrichtungen zur Absicherung der Trinkwasserqualität im Rohrnetz gilt:

- 1. Die sichere Trennung von Trinkwasser und Nichttrinkwasser ist ein Grundsatz des Trinkwasserschutzes. Demnach sollten Trinkwasser und Nichttrinkwasser auch bei Löschwasserentnahmen nicht vermischt werden, solange ein Rückfluss in das Rohrnetz nicht sicher ausgeschlossen werden kann. Abhängig vom Löschwasserbezug und eventuellen Löschmittelzusätzen ist Löschwasser, welches in das Rohrnetz geraten könnte, analog Kategorie 4 nach DIN EN 1717 (Flüssigkeit, die eine Gesundheitsgefährdung für Menschen durch die Anwesenheit einer oder mehrerer giftiger oder besonders giftiger Stoffe oder einer oder mehrerer radioaktiven, mutagenen oder kanzerogenen Substanzen darstellt) bzw. Kategorie 5 nach DIN EN 1717 (Flüssigkeit, die eine Gesundheitsgefährdung für Menschen durch die Anwesenheit von mikrobiellen oder viruellen Erregern übertragbarer Krankheiten darstellt) einzustufen.**

Die Einstufung nach Kategorie 4 oder 5 erfolgt gemäß den Punkten 2, 3 und 4.

- 2. Von Kategorie 5 ist insbesondere dann auszugehen, wenn als Löschwasser zum Beispiel offensichtlich verkeimtes Wasser entnommen wird, so dass dann ein Zwischenbehälter mit freiem Auslauf für das dem Rohrnetz entnommene Löschwasser eingesetzt werden muss.**

Wasser, das nicht dem Rohrnetz entnommen wird, entspricht im Zweifel Kategorie 5 – zur abweichenden Handhabung in Ausnahmefällen siehe Punkt 4.

3. Bei Kategorie 5 sollte immer ein freier Auslauf in den Löschwassertank vorgesehen werden.

Die Notwendigkeit des freien Auslaufs – bei Löschwassertanks auch „freier Einlauf“ genannt – ist insbesondere dann anzunehmen, wenn über Ausnahmefälle gemäß Punkt 4 hinaus absehbar ist, dass Wasser nicht ausschließlich aus dem Rohrnetz entnommen wird. Bei der Beschaffung von Löschfahrzeugen ist im Bedarfsfall der freie Auslauf zu fordern.

4. Im Regelfall darf nach Kategorie 4 abgesichert werden.

Eine Absicherung nach Kategorie 4 ist Mindeststandard und immer erforderlich, wenn eine Absicherung nach Kategorie 5 gemäß den Punkten 2 und 3 ausscheidet. Dies gilt auch dann, wenn nur dem Rohrnetz Wasser entnommen wird. Offene Gewässer werden nach Kategorie 4 gehandhabt, wenn sie augenscheinlich klar sind, der Einsatz eines Zwischenbehälters nicht in Frage kommt und ein Brandfall die Nutzung erfordert. Die Entnahme erfolgt möglichst weit von Ufer, Untergrund und Oberfläche entfernt, um keine Fremdstoffe (zum Beispiel Schlamm, schwimmende Pflanzenbestandteile) einzusaugen. Die Handhabung nach Kategorie 4 scheidet aus, wenn mit mikrobiellen oder virtuellen Erregern belastete Flüssigkeiten (zum Beispiel Abwässer aller Art, Gülle) im Einzugsbereich der Entnahmestelle eingeleitet werden.

5. Bei Kategorie 4 sollte mindestens ein Systemtrenner vorgesehen werden.

Nicht jeder heute verfügbare Systemtrenner ist geeignet für die Feuerwehr. Seit kurzer Zeit werden Feuerwehr-Systemtrenner angeboten. Genauere Spezifikationen für Feuerwehr-Systemtrenner werden jedoch erst in DIN 14346 getroffen, die voraussichtlich nicht vor 2018 erscheinen wird. Bei Nichtverfügbarkeit gilt Punkt 7.

6. Falls kein Systemtrenner am Standrohr oder Überflurhydranten eingesetzt werden kann, muss auch bei Vorhandensein eines freien Auslaufs

bzw. Systemtrenners für die Schlauchstrecke bis zum freien Auslauf bzw. Systemtrenner ein Rückflussverhinderer am Standrohr oder Überflurhydranten eingesetzt werden.

Bereits direkt am Überflurhydranten bzw. Standrohr wird sichergestellt, dass kein Wasser aus dem Schlauch in das Rohrnetz zurückfließen kann. Ein Rückflussverhinderer alleine bietet aber keine ausreichende Absicherung.

7. Als alternative Übergangslösung sind je ein Rückflussverhinderer in der Tankfülleitung und am Standrohr bzw. Überflurhydranten einzubauen.

Die Übergangslösung gilt für den Fall, dass kein Systemtrenner und freier Auslauf verfügbar ist. Bereits angeschaffte Rückflussverhinderer werden eingesetzt, bis Verschleiß oder andere Einschränkungen der Gebrauchstauglichkeit einer bestimmungsgemäßen Verwendung entgegenstehen.

8. Es sollten ausschließlich Sammelstücke mit federbelasteten Einzelklappen o. ä. Einzelabsicherungen verwendet werden (gilt als einem Rückflussverhinderer gleichgestellt).

Da klassische Sammelstück mit Umschlagklappe sichert die einzelnen Leitungen nur unzureichend gegen Rückfluss ab und ist deshalb zu ersetzen.

9. Bei der Nutzung von Pumpenvormischern bzw. des Nebenschlussverfahrens sollte die Zuführung des Wassers nicht direkt aus dem Rohrnetz erfolgen, sondern zum Beispiel durch Berücksichtigung eines freien Auslaufs (zum Beispiel durch einen vorgelagerten Tank), Einsatz eines Systemtrenners oder Versorgung über eine andere Pumpe (indirekte Versorgung) mit zwei Rückflussverhinderern nach dem Hydranten und vor der Pumpe.

Die Absicherung entspricht den Punkten 2, 5, 6 und 7.

Die gemäß den Punkten 1 bis 9 erforderliche Ausstattung ist schrittweise im Zuge von Ersatz- und Neubeschaffungen zu realisieren.

Für die Auswahl der geeigneten Sicherungseinrichtungen zur Minderung von Druckstößen im Rohrnetz und die Handhabung von Ventilen gilt:

Es besteht nahezu keine feuerwehrtaktische Notwendigkeit, die Wasserzufuhr schlagartig zu unterbrechen. Löschtechnische Einrichtungen von Löschfahrzeugen müssen nach DIN EN 1846-3:2013-11 so ausgelegt sein, dass Druckstöße verhindert werden, zum Beispiel durch ein konstruktiv festgelegtes Schließverhalten. Ventile mit abruptem Schließverhalten, zum Beispiel Kugelhähne, sollten immer langsam geschlossen werden. Die Notwendigkeit gesonderter Druckbegrenzungsventile bzw. Vakuumbrecher sollte mit dem Rohrnetzbetreiber (Versorgungsunternehmen) geklärt werden.

Für die Ausstattung (Sicherungseinrichtungen, Armaturen, Kupplungen, Sammelstücke, Standrohre, Schläuche, Tanks, Zwischenbehälter) und den Einsatzfall gilt allgemein:

Die Ausstattung wird nach den technischen Normen und Regeln beschafft und – unter Berücksichtigung der Betriebsanleitungen – eingesetzt, instandgehalten und gelagert (Anbringung/Beachtung der Kennzeichnung, pflegliche und gesonderte Handhabung, Reinigung, saubere und trockene Lagerung).

Nach Nutzung von Nichttrinkwasser werden betroffene Armaturen, Pumpen und Schläuche unverzüglich ausreichend mit Trinkwasser gespült und der Löschwassertank gegebenenfalls neu befüllt.

Die Wasserentnahme wird nicht am Unterflurhydranten, sondern durch Ventile am Standrohr (bzw. Überflurhydranten) reguliert.

Für die Schulung, Übung und Unterweisung von Einsatzkräften gilt:

Alle Einsatzkräfte werden regelmäßig nach den einschlägigen Betriebsanleitungen und Regeln der Technik geschult, geübt und unterwiesen.

Ein partnerschaftliches Verhältnis zwischen Feuerwehr und Versorgungsunternehmen unterstützt die Einhaltung aller Anforderungen und Hinweise:

Detailfragen in Bezug auf Rohrnetzverhältnisse und eventuelle Maßnahmen zum Schutz von Trinkwasser und Rohrnetz sollten die Feuerwehr und das Versorgungsunternehmen gemeinsam klären. Kommt es bei der Löschwasserentnahme zur erkennbaren Beeinträchtigung des Trinkwassers oder des Rohrnetzes, muss die Feuerwehr das Versorgungsunternehmen unverzüglich in Kenntnis setzen.

Beeinträchtigungen des Trinkwassers (zum Beispiel Trübung), Wasseraustritte fernab des Hydranten infolge eines Rohrbruchs oder sonstige Auffälligkeiten bei Löschwasserentnahmen werden dem Versorgungsunternehmen unverzüglich gemeldet. Löschwasserentnahmen zu Übungszwecken werden dem Versorgungsunternehmen frühzeitig angekündigt.

Das Versorgungsunternehmen kann die Feuerwehr zu Besonderheiten des Rohrnetzes, erforderlichenfalls mit Rohrnetzplänen, informieren (zum Beispiel über sensible Bereiche, Druck- und Durchflussverhältnisse, kritische Absperrarmaturen und Entnahmezeiten) sowie bei Übungen und Einsätzen, bei der Personalschulung und bei der Auswahl und Instandhaltung von Sicherungseinrichtungen und Standrohren unterstützen.

Die Einhaltung aller Anforderungen und Hinweise bezüglich Ausstattung, Personal, Schulungsmaßnahmen/-unterlagen und Unterweisungen wird ständig sichergestellt und mindestens einmal pro Jahr auf Aktualität und Vollständigkeit überprüft.

Weitere Informationen sind erhältlich unter:

<http://www.dvgw.de/wasser/netze-und-speicherung/rohrleitungssysteme/loeschwasser>

Erstellt wurde diese Information durch die gemeinsame Arbeitsgruppe der oben genannten Partner. Das Mandat des DIN FNFV und zuletzt auch des Fachausschuss Technik hatten dort René Schubert, Leiter der Feuerwehr Ratingen, Leiter des FNFV-Fachbereiches „Ausrüstung für die Feuerwehr“ und Vertreter der Feuerwehren Nordrhein-Westfalens im Fachausschuss Technik AGBF/DFV und Frank-Michael Fischer, ehemaliger Leiter der Feuerwehr Solingen und ehemaliger Vorsitzender des Fachausschusses Technik sowie Michael Axinger, Leiter der Feuerwehr Gelsenkirchen, Vorsitzender des Fachbereiches Einsatz Löschmittel und Umweltschutz, inne.

Diese Fachempfehlung können Sie auch unter folgendem Link herunterladen

www.feuerwehrverband.de/fe-trinkwasserschutz.html

Dort erhalten Sie auch viele weitere interessante Angebote!

Die Seite finden Sie auch, wenn Sie den QR-Code rechts oben nutzen. Halten Sie dazu einfach Ihr Mobiltelefon mit aktiviertem QR-Reader vor das Muster.



Haftungsausschluss: Die Fachempfehlung „Vermeidung von Beeinträchtigungen des Trinkwassers bei Löschwasserentnahmen am Hydranten“ wurde nach bestem Wissen und unter größter Sorgfalt durch unsere Experten erstellt und durch die zuständigen Fachbereiche und das DFV-Präsidium geprüft. Eine Haftung der Autoren oder des Deutschen Feuerwehrverbandes ist jedoch grundsätzlich ausgeschlossen.



Bezirksregierung Köln, 50606 Köln

Ministerium für Inneres
und Kommunales
Friedrichstr. 62-80
40217 Düsseldorf

Per elektronischer Post

Wirtschaftliche Angelegenheiten des Katastrophenschutz im Zivilschutz

Anpassung von bundeseigener Ausstattung an
Trinkwasservorschriften

Von einer meiner Unteren Katastrophenschutzbehörden wurde mir
mitgeteilt, dass der DVGW (Deutscher Verein des Gas- und
Wasserfaches e.V.) in Abstimmung insbesondere mit dem

- Deutscher Feuerwehrverband e. V. (DFV);
- Vereinigung zur Förderung des Deutschen Brandschutzes e.V.
(vfdb);
- Arbeitsgemeinschaft der Leiter der Berufsfeuerwehren in der
Bundesrepublik Deutschland (AGBF);
- Fachverband Feuerwehrtechnik im Verband Deutscher
Maschinen und Anlagenbau e.V. (VDMA);
- Normenausschuss Feuerwehrwesen (FNFW) im DIN;

das

„Arbeitsblatt W 405-B1-2016-06

Bereitstellung von Löschwasser durch die öffentliche Trinkwasserversorgung; Beiblatt 1: Vermeidung von Beeinträchtigungen des Trinkwassers und des Rohrnetzes bei Löschwasserentnahmen“

überarbeitet und verabschiedet hat.

Hierzu wurde auch in der Feuerwehrfachpresse berichtet :

<http://www.feuerwehrmagazin.de/nachrichten/news/9-fakten-zur-loeschwasserentnahme-aus-dem-netz-60823>

Datum: 14. September 2016
Seite 1 von 2

Aktenzeichen:
22.01.05.01

Auskunft erteilt:
Herr Seitz

klaus.seitz@bezreg-
koeln.nrw.de
Zimmer: H 300
Telefon: (0221) 147 - 3575
Fax: (0221) 147 - 2899

Zeughausstraße 2-10,
50667 Köln

DB bis Köln Hbf,
U-Bahn 3,4,5,16,18
bis Appellhofplatz

Besuchereingang (Hauptpforte):
Zeughausstr. 8

Telefonische Sprechzeiten:
mo. - do.: 8:30 - 15:00 Uhr

Besuchertag:
donnerstags: 8:30 - 15:00 Uhr
(weitere Termine nach
Vereinbarung)

Landeskasse Düsseldorf:
Landesbank Hessen-Thüringen
IBAN:
DE34 3005 0000 0000 0965 60
BIC: WELADEDXXX
Zahlungssavise bitte an
zentralebuchungsstelle@
brk.nrw.de

Hauptsitz:
Zeughausstr. 2-10, 50667 Köln
Telefon: (0221) 147 – 0
Fax: (0221) 147 - 3185
USt-ID-Nr.: DE 812110859

poststelle@brk.nrw.de
www.bezreg-koeln.nrw.de



Hiernach müssen entweder Rückflussverhinderer an die Standrohre angebracht oder Standrohre mit integriertem Rückflussverhinderer genutzt werden.

Die zur Ausstattung der Bundesfahrzeuge vom Typ LF KatS (hier: LF 16 TS), SW KatS (hier: SW 2000 TR) und DekonLKW P gehörenden Standrohre entsprechen diesen Anforderungen nicht.

Grund dieser Mitteilung ist die Frage, ob seitens des BBK, analog zur Anpassung der Trinkwasserführenden Ausstattung anderer Fahrzeuge an die Anforderung der Trinkwasserverordnung, hier ebenfalls eine Anpassung der Fachdienstausstattung an den Stand der Technik zentral vorgesehen ist.

Alternativ würde sich eine dezentrale Beschaffung neuer Standrohre im Rahmen der notwendigen Beschaffungen der fahrzeugführenden Feuerwehren anbieten, da somit wirtschaftlichere Konditionen erzielbar wären.

Hierfür wäre aber eine grundsätzliche Kostenübernahmeerklärung des Bundes notwendig.

Da diese Beschaffungen bereits im Gange sind, wäre die Erklärung des BBKs zeitnah wünschenswert.

Gemäß Nr. 2.12 des aktuellen Bewirtschafterrundschreibens des BBK besteht für diese Art von Maßnahmen ein ausdrücklicher Genehmigungsvorbehalt, von daher bitte ich diese Frage an das BBK heranzutragen.

Im Auftrag
gez.
Seitz

Ministerium für Gesundheit, Emanzipation, Pflege und Alter
des Landes Nordrhein-Westfalen
Horionplatz 1
40213 Düsseldorf

Ansprechpartner:

Beigeordneter Dr. Christian von Kraack,
Landkreistag Nordrhein-Westfalen
Tel.-Durchwahl: 0211-300491-200
Fax-Durchwahl: 0211-300491-660
E-Mail: kraack@lkt-nrw.de

Beigeordneter Detlef Raphael
Städtetag Nordrhein-Westfalen
Tel.-Durchwahl: 030-37711-600
Fax-Durchwahl: 030-37711-609
E-Mail: detlef.raphael@staedtetag.de

Beigeordneter Andreas Wohland
Städte- u. Gemeindebund Nordrhein-Westfalen
Tel.-Durchwahl: 0211-4587-255
Fax-Durchwahl: 0211-4587-292
E-Mail: andreas.wohland@kommunen-in-nrw.de

Aktenzeichen: 38.71.00 vK/MH (LKT NRW)

Datum: 09.09.2016

Rettungsdienst – Zulassung, Normung und Farbgebung von Fahrzeugen – Erlass aus dem Jahre 2002 – Anstehende Überarbeitung

hier: Ihre Nachricht vom 03.08.2016, Ihr Zeichen: 224 – 0713 – Stellungnahme

Sehr geehrte Damen und Herren,

für die mit v.g. Nachricht erfolgte Übermittlung des Entwurfs einer Überarbeitung des Erlasses „Zulassung und Normung von Fahrzeugen des Rettungsdienstes sowie der Farbgebung“ aus dem Jahre 2002 danken wir. Die Gelegenheit zur Stellungnahme nehmen wir gerne wahr und weisen auf folgende Anpassungsbedürfnisse jeweils unter Bezugnahme auf die einzelnen Ziffern des Entwurfs hin, den wir insgesamt für eine gelungene Grundlage erachten:

1

Im Bereich des Krankentransportes gem. § 2 Absatz 3 RettG NRW wird für den Verbleib des AED als Zusatzausstattung des KTW plädiert. Begründet wird dies durch die aktuellen Reanimationsleitlinien, welche den hohen Wert der frühen Defibrillationsmöglichkeit betonen. Hierdurch lassen sich 50-75% der durch Kammerflimmern verursachten Herz-Kreislauf-Stillstände erfolgreich behandeln. Durch die Rettungsleitstelle werden bei vermuteten Reanimationseinsätzen neben RTW/NEF/und RTH zusätzlich Krankentransportwagen als First-Responder eingesetzt. Der AED ist auch bei nicht-defibrillierbaren Herz-Kreislauf-Stillständen ein wertvolles Hilfsmittel des Reanimationsteams; alle handelsüblichen Geräte verfügen über eine Ansagefunktion, die das Reanimationsteam mit angepassten Handlungshinweisen sicher auf aktuellem Stand der Leitlinien führen und unterstützen kann.

Die Ausstattung der Krankentransportwagen des Typ A2 sollte um ein einfaches und kostengünstiges Pulsoxymeter ergänzt werden, welches heute zur Basisdiagnostik zählt und wesentliche Erkenntnisse über den Gesundheitszustand von Patienten liefern kann. Ein Infektionsschutzset sollte heute auf jedem Krankenkraftwagen verfügbar sein.

2.3

Hier muss es heißen „[...] Fahrzeuge nach § 3 [...]“. Zudem müssen auch Fahrzeuge zum Zwecke der Aufgaben nach § 2 Abs. 5 aufgeführt werden. Gleiches gilt auch für Kommandofahrzeuge der Leitungsfunktionen des Rettungsdienstes gem. § 7 Abs. 3 und Abs. 4 Satz 3 und 4 RettG NRW.

2.4

Es wird angeregt, weiterhin Mehrzweckfahrzeuge grundsätzlich zuzulassen. Sie werden in Deutschland bislang vor allem in dünn besiedelten Gebieten als Standardfahrzeuge des Rettungsdienstes eingesetzt. Im europäischen Normenkontext ist die Typ-B-Ambulanz (auch als Notfall KTW-bezeichnet) geradezu der Prototyp eines Mehrzweckfahrzeuges. Der dieser Fahrzeugkonzeption zugrunde liegende Gedanke einer medizinisch-organisatorischen Einheit von Notfallrettung und Krankentransport findet auch im § 6 Abs. 1 Satz 2 RettG NRW Berücksichtigung. In dünn besiedelten Bereichen, aber auch für spezielle Einsatzsegmente wie zum Beispiel die Spitzenbedarfsabdeckung und den Bevölkerungsschutz sollte die bedarfsweise Einführung von Mehrzweckfahrzeugen nicht alleine durch die gültige Erlasslage ausgeschlossen werden.

3

Der Zusatz „qualifizierter“ sollte gestrichen werden. Krankentransport ist Krankentransport (im Gegensatz zur Krankenfahrt, es gibt keinen unqualifizierten Krankentransport).

4.1

Es wird gebeten, die EN 1789 genauer zu zitieren und die Farbtöne genauer zu benennen. Wir schlagen folgende Formulierung vor:

„Entsprechend DIN EN 1789 ist die Grundfarbe Schwefelgelb (RAL 1016) oder Reinweiß (RAL 9010). Bei weißer Grundfarbe ist die Kombination mit fluoreszierendem Gelb (RAL 1026 Leuchtgelb) oder Schwefelgelb (RAL 1016) oder aber mit fluoreszierendem Rot (RAL 3024 Leuchtrot oder RAL 3026 Leuchthellrot) vorgesehen.“

Wir weisen zudem hinsichtlich der zuzulassenden Farbkombinationen darauf hin, dass nach der Formulierung des derzeitigen Entwurfsstandes eine Kombination von Farben allein bei der Grundfarbe „weiß“ zulässig wäre. Die gelbe Grundfarbe dürfte nur mit Gelbvariationen kombiniert werden.

Daher wird vorgeschlagen den 2. Satz im 2. Abschnitt („Bei weißer Grundfarbe [...]“) zu streichen. Zudem sollte die Grundfarbe rot aufgenommen werden.

Bei der eigentlichen Aufzählung der Farben für Farbkombinationen sollten zudem die Farbbezeichnungen mit aufgenommen werden. Zusätzlich sollte der Farbton RAL 3020 analog zur DIN 14502-3 zusätzlich berücksichtigt und der Farbton RAL 1017 „Safrangelb“ gestrichen werden. Folgende Formulierung wäre denkbar.

- Rottöne: RAL 3000 Feuerrot, RAL 3020 Verkehrsrot, RAL 3024 Leuchtrot, RAL 3026 Leuchthellrot
- Gelbtöne: RAL 1016 Schwefelgelb, RAL 1026 Leuchtgelb

4.2.1

Karosserieseiten, Türen, Front- und Heckbereich

Karosserieseiten und Türen:

Es ist klarzustellen, was mit 75 % Grundfarbe gemeint ist. Nach der derzeitigen Formulierung des Entwurfes gibt nur gelbe oder weiße Rettungsfahrzeuge mit evtl. rot/gelben Applikationen (z. B. 75 %

weiße Grundfarbe und 25 % rote Streifen). Es gibt jedoch bislang in der Praxis auch die rote Grundfarbe. Diese sollte weiterhin zugelassen werden. Damit würde der letzte Satz des 1. Abschnittes entfallen können („[...] können sie bei der *Ermittlung der Flächenanteile* [...]).

Konkretisierung des Textes des zweiten Absatzes zur Differenzierung von Konturmarkierungen und möglichen zusätzlichen Streifenmarkierungen in Anlehnung an den RdErl Wahrnehmbarkeit Feuerwehrfahrzeuge:

„Abweichend von § 53 Absatz 10 Nummer 3 StVZO sind auch ungeachtet der Fahrzeugmaße retroreflektierende Kontur- und Streifenmarkierungen in Anlehnung an die Bestimmungen der ECE-R 104 zulässig. Wenn die vorhandenen Flächen ein Anbringen von retroreflektierenden Konturmarkierungen in der nach ECE-R 104 vorgegebenen Mindestbreite von 50 mm nicht ermöglichen, darf die Breite der Konturmarkierung auf das notwendige Mindestmaß reduziert werden. Eine Breite von 25 mm soll aber nicht unterschritten werden. Zusätzliche Streifenapplikationen sind zulässig. An Fahrzeugen, die mit den nachfolgend genannten fluoreszierenden gelben oder weißen Applikationen versehen sind, dürfen abweichend von den Bestimmungen der ECE-R 104 auch Streifen- und Konturmarkierungen in fluoreszierend gelb oder weiß verwendet werden.“

Front- und Heckbereich:

Grundsätzlich wird die neu vorgesehene Möglichkeit, das Fahrzeugheck der Rettungsdienstfahrzeuge – in Analogie zur diesbezüglich bereits seit langem bestehenden Regelung für Feuerwehrfahrzeuge – mit einer Streifenmarkierung bekleben zu dürfen, als durchaus positiv bewertet. Der letzte Satz des zweiten Absatzes ist hier jedoch noch so formuliert, als ob die schraffierte Warnmarkierung auch seitlich am Fahrzeug vorgesehen ist. Empfohlen wird die Streichung im Abschnittes Front- und Heckbereich ab „Alternativ ist die Anbringung einer Warnmarkierung...“. Über die seitlichen Streifen- und Konturmarkierungen ist im Abschnitt Karoserieseiten und Türen bereits das Notwendige ausgeführt.

Auch schlagen wir die Aufnahme einer retroreflektierenden Kontur-/Streifenmarkierung der innenliegenden Flächen von Staufach- / Gerätefachtüren vor, die nach außen in den Verkehrsraum schwenkend zu öffnen sind. Der Hintergrund ist, dass diese Türen im geöffneten Zustand in den Verkehrsraum hineinragen und somit ohne eine entsprechende retroreflektierende Markierung für die übrigen Straßenverkehrsteilnehmer vor allem nachts schlecht zu erkennen sind. Änderungsformulierungsvorschlag - Ergänzung in Kapitel 4.2.1 Karoserieseiten und Türen:

„[...] *retroreflektierende Kontur- und Streifenmarkierungen* in Anlehnung an die Bestimmungen der ECE-R 104 zulässig. **Darüber hinaus sind die innenliegenden Flächen von Drehtüren (z. B. Geräte- / Staufach- / Patientenraumtüren), welche nach außen in den Verkehrsraum zu öffnen sind, ebenfalls mit einer retroreflektierenden Konturmarkierung zu versehen.** Wenn die vorhandenen Flächen ein Anbringen von retroreflektierenden Streifen in der nach ECE-R 104 vorgegebenen Mindestbreite von 50 mm [...].“

Zudem sollte die Aufschrift „Rettungsdienst“ zusätzlich zum Notruf möglich sein. Daher muss der Satz 1 im vierten Absatz geändert werden (statt „[...] das *Anbringen des Schriftzuges ‚Rettungsdienst‘ oder ‚112‘* [...]“ müsste es „[...] das Anbringen des Schriftzuges ‚Rettungsdienst‘ **und** ‚112‘ [...]“ lauten).

Zudem ist die die vorgesehene Auswahl der zur Verfügung stehenden Farbkombinationen zu eng bemessen. Gerade zur Erhöhung der Sicht- und Wahrnehmbarkeit und damit der Verkehrssicherheit auch bei Tageslicht wäre die Zulassung auch nachstehender Farbkombinationsmöglichkeiten sinnvoll und erforderlich:

- fluoreszierend rot RAL 3024 (ggf. in retroreflektierend) abwechselnd mit fluoreszierend gelb (retroreflektierend)
- fluoreszierend rot RAL 3024 (ggf. in retroreflektierend) abwechselnd mit weiß (retroreflektierend).

4.2.4

Dachlackierung, Dachkennzeichnung

Nachfragen bei der rettungsdienstlichen Fahrzeugausbau-Industrie haben ergeben, dass bereits aktuell schon bei über 95 % der bestellten Fahrzeuge keine Dachkennzeichnung mehr beauftragt wird. Hintergrund ist u.a., dass es weder einsatztaktisch noch formalrechtlich sinnvoll und erforderlich ist, das amtliche Kfz-Kennzeichen auf dem Fahrzeugdach zu führen. Rettungsdienstfahrzeuge identifizieren sich im Einsatz in visueller Form über ihr am Fahrzeug angebrachtes Rufzeichen (z.B. „Florian Stadt/Kreis RTW 1“). Auch der Funkverkehr mittels Digitalfunk und die diesbezügliche Identifizierung erfolgt über das Rufzeichen. Wenn überhaupt eine Dachkennzeichnung erforderlich sein sollte, so wäre die Kennzeichnung mit dem rettungsdienstlichen Rufzeichen sinnvoll.

Zudem ist sich die Frage zu stellen, warum z. B. Türen und Klappen bis in den Dachbereich lackiert werden sollen. Der Optik wegen reichte auch eine einheitliche Farbhöhe (horizontale Linie, so etwa hoher Dachaufbau mit Grundfarbe weiß und roter Tür bis in den Dachbereich).

4.3

Beschriftungen, Symbole

Letzter Satz: Hinterlegung mit einem schwarzen Schatten. Wir empfehlen, diese Maßnahme zur Kontraststeigerung auch bei gelber Farbe („Soweit die Farbe weiß oder gelb gewählt wird, [...]“).

Wir regen zudem an, die Kenntlichmachung des Verwenders nicht nur an den Führerhaustüren, sondern auch an den Hecktüren zu ermöglichen.

Für eine Berücksichtigung unserer Änderungsanmerkungen wären wir dankbar und stehen für Rückfragen gerne zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen
In Vertretung

Detlef Raphael
Beigeordneter
des Städtetages Nordrhein-Westfalen

Dr. Christian von Kraack
Beigeordneter
des Landkreistages Nordrhein-Westfalen

Andreas Wohland
Beigeordneter
des Städte- und Gemeindebundes Nordrhein-Westfalen



Städte- und Gemeindebund
Nordrhein-Westfalen

Der Hauptgeschäftsführer

■ Städte- und Gemeindebund NRW • Postfach 10 39 52 • 40030 Düsseldorf

Schnellbrief 243/2016

An die
Mitgliedstädte und -gemeinden

Postfach 10 39 52 • 40030 Düsseldorf
Kaiserswerther Straße 199-201
40474 Düsseldorf
Telefon 0211 • 4587-1
Telefax 0211 • 4587-211
E-Mail: info@kommunen-in-nrw.de
pers. E-Mail: johannes.osing@kommunen-in-nrw.de
Internet: www.kommunen-in-nrw.de
Aktenzeichen: 21.1.4.7-001/002 os-la

Ansprechpartner:

Beigeordneter Rudolf Graaff
Durchwahl 0211 • 4587-239
Referent Johannes Osing
Durchwahl 0211 • 4587-244

30.08.2016

EU-Kommission verhängt Geldbuße gegen LKW-Kartell Städte- und Gemeindebund prüft kommunale Betroffenheit

Sehr geehrte Damen und Herren Bürgermeisterinnen und Bürgermeister,

wie Sie in den vergangenen Wochen bereits der medialen Berichterstattung entnehmen konnten, hat die EU-Kommission wegen unerlaubter Preisabsprachen Rekordstrafen gegenüber mehreren Lastwagen-Herstellern verhängt. Als potentiell Geschädigte kommen auch die Städte und Gemeinden in NRW in Betracht. Betroffen sein könnten beispielsweise Fahrzeuge, die für Bauhöfe, die Müllabfuhr, die Feuerwehr oder die Straßenreinigung beschafft wurden.

1. Hintergrund

Die Europäische Kommission hat festgestellt, dass die Nutzfahrzeughersteller MAN, Volvo/Renault, Daimler, Iveco und DAF gegen die EU-Kartellvorschriften verstoßen haben. Wegen dieser Verstöße hat die Kommission am 19.07.2016 eine Rekordgeldbuße in Höhe von 2,927 Mrd. Euro verhängt. Die LKW-Hersteller hatten über 14 Jahre hinweg (von 1997 bis 2011) im gesamten Europäischen Wirtschaftsraum Verkaufspreise für Lastkraftwagen abgesprochen und die mit der Einhaltung der strengeren Emissionsvorschriften verbundenen Kosten in abgestimmter Form weitergegeben. Sie produzieren zusammen etwa neun von zehn der in Europa hergestellten mittelschweren und schweren Lkw.

Nach Art. 101 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union (AEUV) und Art. 53 des EWR-Abkommens sind Kartelle und andere wettbewerbswidrige Verhaltensweisen untersagt.

MAN wurde die Geldbuße erlassen, weil das Unternehmen als Kronzeuge die Kommission von dem Kartell in Kenntnis gesetzt hatte. Daraufhin hatte die Kommission am 18.01.2011 die Er-

Diesen Schnellbrief und weitere tagesaktuelle Informationen, Gesetzesvorlagen und -texte, Mustersatzungen und -dienstweisungen etc. aus dem kommunalen Bereich finden Sie im kostenlosen Intranet des STGB NRW. Die Zugangsdaten hierfür erhalten Sie im Hauptamt Ihrer Kommune.

mittlungen aufgenommen. Alle Unternehmen räumten ihre Kartellbeteiligung ein und stimmten einem Vergleich zu.

Im Zuge der Kartelluntersuchung wurde auch ein Verfahren gegen Scania eingeleitet. Da Scania nicht von dem Vergleichsbeschluss erfasst wird, wird das Verfahren für dieses Unternehmen als reguläres Kartellverfahren (ohne Vergleich) weiter geführt.

Von dem Beschluss der EU-Kommission betroffen sind insbesondere die Märkte für die Herstellung mittelschwerer (Nutzlast von 6 bis 16 Tonnen) und schwerer LKW (Nutzlast über 16 Tonnen).

2. Kommunale Betroffenheit

Viele Städte und Gemeinden verwenden Lastkraftwagen (etwa in ihren Eigenbetrieben und kommunalen Unternehmen) und könnten damit auch potentiell als durch das Kartell Geschädigte in Betracht kommen. Als solche könnten sie wegen des wettbewerbswidrigen Verhaltens insbesondere vor den Gerichten der Mitgliedstaaten gem. § 33 Abs. 3 des Gesetzes gegen Wettbewerbsbeschränkungen (GWB) auf Schadensersatz klagen. Dem Städte- und Gemeindebund NRW steht entsprechend dem Wortlaut des § 34 a i.V.m. § 33 Abs. 2 GWB insoweit kein eigenständiges Klagerecht zu.

Für eindeutige Aussagen und Empfehlungen ist es derzeit allerdings noch zu früh. Zunächst ist die nicht-vertrauliche Fassung der Kommissionsentscheidung abzuwarten, die voraussichtlich im Oktober vorliegen wird. Ihr lässt sich möglicherweise Genaueres über betroffene Produkte, geographische Märkte, benachteiligte Abnehmer-Branchen und ggf. sogar Anhaltspunkte hinsichtlich der durch das Kartell verursachten Preisüberhöhungen entnehmen.

Die Kommunalen Spitzenverbände werden die Thematik weiter verfolgen und prüfen, welche Regionen und Abnehmer-Sparten durch das Lkw-Kartell betroffen waren. Auf Bundesebene erfolgt eine Abstimmung der kommunalen Spitzenverbände mit dem Verband kommunaler Unternehmen e.V. (VKU), da die kommunalen Unternehmen in besonderer Weise von dem Kartell betroffen sein dürften. Ausgehend von den Ergebnissen soll über die weitere Vorgehensweise beraten werden. Über die Ergebnisse werden wir berichten.

Bereits jetzt lässt sich aber sagen, dass sich die aktuelle Situation wesentlich anders darstellt als bei dem Feuerwehrtkartell aus dem Jahre 2011. Bei letzterem waren die Kommunen mit einem Anteil von etwa 95 % die Hauptkunden der auf dem deutschen Markt tätigen Aufbau-Hersteller für Feuerlöschfahrzeuge. Dem gegenüber stellen sie beim nun vorliegenden Lkw-Kartell eine kleine Minderheit der potentiell geschädigten Auftraggeber gegenüber einem im gesamten Europäischen Wirtschaftsraum aktiven Kartell dar. Hauptgeschädigte werden die Logistik- und die Baubranche sein. Vor diesem Hintergrund ist die kommunale Position im Vergleich zum Feuerwehrtkartell wesentlich schwächer. Seinerzeit hatten die Kartellanten die Kosten für ein Gutachten zur Ermittlung der Schadenshöhe in Höhe von 700.000 € übernommen. Dies hatte nach zweijährigen Verhandlungen im Jahr 2013 zu einer Regulierungsvereinbarung geführt, auf deren Grundlage zugunsten der kommunalen Auftraggeber – bei deren Verzicht auf die weitere Geltendmachung von Schadensersatzansprüchen – 6,7 Mio. € in einen Ausgleichsfonds gezahlt wurden. Aus diesem Fonds wurden Entschädigungszahlungen an die Kommunen geleistet, die abhängig vom Fahrzeugtyp zwischen 1.600 und 2.200 € je Fahrzeug lagen.

3. Kurzer Überblick zum Kartellschadensrecht

Nach dem derzeitigen Stand erscheint es naheliegend, dass auch Städte und Gemeinden betroffen sind und einen Schadensersatzanspruch nach Maßgabe des GWB gegenüber den oben genannten Herstellern haben. Deshalb vorsorglich hierzu folgende Anmerkungen:

Der Anspruch aus § 33 Abs. 3 GWB bietet gegenüber Ansprüchen wie dem aus § 826 BGB den Vorteil, dass im Falle einer Schadensersatzklage das Landgericht an die bestandskräftigen Entscheidung der Europäischen Kommission gebunden wäre (§ 33 Abs. 4 GWB). Die Kommissionsbeschlüsse gelten in den Gerichtsverfahren dabei als rechtskräftiger Nachweis dafür, dass das Verhalten stattgefunden und gegen geltendes Recht verstoßen hat.

Auch wenn die Einzelheiten der Kommissionsentscheidung abzuwarten sind (s.o.), sollten Sie vorsorglich prüfen, ob und in welcher Höhe Sie Verträge mit den zuvor genannten Firmen abgeschlossen haben. Dies gilt gerade auch vor dem Hintergrund, dass bei bestimmten älteren Schadensfällen in relativ kurzer Zeit die Verjährung drohen kann. Dabei ist zu beachten, dass es neben der kenntnisabhängigen, regelmäßigen Verjährungsfrist nach §§ 195 und 199 BGB auch eine Verjährungshöchstfrist in § 199 Abs. 3 Nr. 1 BGB gibt, welche – taggenau – nach zehn Jahren abläuft.

Seit Eröffnung des Kommissionsverfahrens (18.01.2011) sind alle zum damaligen Zeitpunkt noch laufenden Verjährungsfristen gem. § 33 Abs. 5 S. 1 Nr. 2 GWB gehemmt. Die Hemmung endet gem. § 33 Abs. 5 S. 2 GWB i.V.m. § 204 Abs. 2 BGB sechs Monate nach der bestandskräftigen Beendigung des Verfahrens, also nicht vor dem 19.01.2017. Wann die Kommissionsentscheidung bestandskräftig wird, ist aber derzeit noch unklar. Absolute Aussagen zum Zeitpunkt der Verjährung, der je nach Schadenseintritt früher oder später sein wird, sind von unserer Seite ohnehin nicht möglich.

Darüber hinaus bleiben die Auswirkungen des aktuell erst als Referentenentwurf vorliegenden Neunten GWB-Änderungsgesetzes (**Anlage 1**) abzuwarten. Das Gesetz dient der Umsetzung der Richtlinie über Schadensersatzklagen wegen Kartellrechtsverstößen (RL 2014/104/EU, ABl. L 349 vom 5.12.2014, Seite 1). Die Richtlinie will die Durchsetzung von Schadensersatzansprüchen für die Geschädigten künftig vereinfachen und ist von den Mitgliedstaaten bis zum 27.12.2016 in nationales Recht umzusetzen. Abhängig von der Ausgestaltung im GWB (eine Übergangsregelung enthält der Entwurf noch nicht) ist es denkbar, dass die vorgesehenen Verfahrenserleichterungen auch auf künftig zu erhebende Schadensersatzklagen wegen des vorliegenden Sachverhalts anwendbar sind. Die Verjährung wird dabei in § 33h GWB-E völlig neu geregelt, insbesondere wird die Verjährungsfrist auf fünf Jahre angehoben. Zu den weiteren Verbesserungen des neuen Kartellschadensersatzrechts zählt insbesondere § 33a Abs. 2 Satz 1 GWB-E, wonach widerleglich vermutet werden soll, dass ein Kartell einen Schaden verursacht. Einzelne Kartellanten haften künftig als Gesamtschuldner, § 33d Abs. 1 GWB-E. Gegenüber diesen wird zudem in § 33g GWB-E ein neues Akteneinsichtsrecht zugunsten der Kartell-Geschädigten eingeführt. Über das weitere Gesetzgebungsverfahren werden wir berichten.

4. Vergaberechtliche Aspekte

Schließlich weisen wir auf die neuen und seit dem 18. April 2016 geltenden §§ 125, 126 GWB zur Selbstreinigung und den hier raus resultierenden Pflichten für die Kartellanten hin, aktiv mit den Geschädigten zusammenzuarbeiten. Daraus ergibt sich, dass Kommunen dann, wenn Unternehmen der Selbstreinigungspflicht nicht nachkommen, das Unternehmen vom Vergabeverfahren ausschließen können.

In Anknüpfung an Erfahrungen aus dem Feuerwehrkartell sollten Kommunen in künftigen Verfahren mit den beteiligten LKW-Herstellern eine Bietererklärung zur Zusicherung der Zuverlässigkeit bzw. zur Wiederherstellung der Zuverlässigkeit (Selbstreinigung) verlangen. Ebenfalls anlässlich des Feuerwehrkartells hatten wir empfohlen, falls nicht ohnehin schon erfolgt, eine pauschale Schadensersatzklausel in die Vergabeunterlagen aufzunehmen, die bei einem festgestellten Preiskartell von Unternehmen zugunsten des vom Kartell betroffenen Auftraggebers vermutet, dass diesem infolge des Kartells ein Schaden in Höhe von mindestens 15 Prozent entstanden ist. Den am Kartell beteiligten Unternehmen steht der Beweis offen,

dass ein geringer Schaden entstanden ist. Ebenso können die geschädigten Auftraggeber darlegen und beweisen, dass ein höherer Schaden entstanden ist. Das OLG Karlsruhe hat mit Entscheidung vom 31. Juli 2013 (6 U 51/12 (Kart)) die Wirksamkeit derartiger Klauseln bestätigt.

Eine diesbezügliche Checkliste ist als **Anlage 2** beigefügt.

Mit freundlichen Grüßen

Dr. Bernd Jürgen Schneider

Anlagen

Bundesvereinigung der kommunalen Spitzenverbände



Bundesvereinigung der kommunalen Spitzenverbände · Hausvogteiplatz 1, 10117 Berlin

18.10.2016/pu

An die

Bearbeitet von

- a) unmittelbaren Mitgliedstädte
- b) Mitglieder des Ausschuss für Wirtschaft und Europäischen Binnenmarkt
- c) Mitglieder des Beirats für Auftrags- und Beschaffungswesen
- d) Mitgliedsverbände

DST:
Barbara Meißner
Tel.: +49 221 3771-276
barbara.meissner@staedtetag.de

des Deutschen Städtetags

DLT:
Dr. Markus Brohm
Tel.: +49 30 590097-331
markus.brohm@landkreistag.de

DStGB:
Bernd Düsterdiek
Tel.: +49 228 9596-214
bernd.duesterdiek@dstgb.de

Aktenzeichen:
72.06.32 D (DST)

Umdruck-Nr.
O 6351

LKW-Kartell: Hinweise zur Prüfung möglicher Schadensersatzansprüche

Überblick: Die Europäische Kommission hat am 19.07.2016 gegen die LKW-Hersteller MAN, Volvo/Renault, Daimler, IVECO und DAF Bußgeldbescheide wegen des sog. Lastwagenkartells erlassen. Nunmehr sollten Kommunen dringend prüfen, ob eigene LKW-Beschaffungen betroffen sind und ob sie ggf. Schadenersatzansprüche geltend machen können, da die Verjährung von Ansprüchen droht.

Sehr geehrte Damen und Herren,

die EU-Kommission hat am 19. Juli 2016 Bußgeldbescheide gegen MAN, Volvo/Renault, Daimler, Iveco und DAF wegen des sog. Lastwagenkartells erlassen. Gegenstand der Kartellabsprache war nach Feststellungen der Kommission:

- *Koordinierung der Bruttolistenpreise für mittelschwere und schwere Lastkraftwagen im Europäischen Wirtschaftsraum (EWR);*
- *Absprache eines Zeitplans für die Einführung von Emissionssenkungstechnologien für mittelschwere und schwere Lastkraftwagen (Euro III – Euro VI-Emissionsklasse);*
- *Weitergabe der Kosten für die Emissionssenkungstechnologien an die Kunden*

Die Absprachen betrafen den gesamten Europäischen Wirtschaftsraum im Zeitraum von 1997-2011. Sie bezogen sich auf mittelschwere (Nutzlast zwischen 6 und 16 Tonnen) sowie schwere Lastkraftwagen (Nutzlast über 16 Tonnen).

Die Entscheidungen gegen MAN, Volvo/Renault, Daimler, Iveco und DAF sind bereits rechtskräftig. Alle Beteiligten bis auf DAF haben im Rahmen der Kronzeugenregelung mit der Kommission zusammengearbeitet und eine Reduktion der Geldbuße erreicht. Volvo/Renault, Daimler, Iveco und DAF haben zudem ihre Beteiligung am Kartell eingeräumt und eine Reduktion der Geldbuße nach den Grundsätzen der Mitteilung über das Vergleichsverfahren erhalten. Ein weiteres Verfahren gegen Scania, gegen die auch der Verdacht der Kartellbeteiligung besteht, dauert noch an.

Die aktuell drängendste Frage ist die der Verjährung. Dieses gilt insbesondere für die im Jahr 1997 getätigten Absprachen und daraus möglicherweise resultierende Schadenersatzansprüche. Allerdings sind die einzigen verfügbaren Informationen zu dem Kartell und dessen Umfang im Moment die Pressemitteilungen der Kommission und ein Statement der Wettbewerbskommissarin Margrethe Vestager. Die Kommission wird eine um Geschäftsgeheimnisse bereinigte Version der Bußgeldentscheidung veröffentlichen. Es ist derzeit aber nicht absehbar, wann diese Veröffentlichung erfolgt. Auch wenn der genaue Inhalt der Entscheidung wegen der Bindungswirkung in Zivilverfahren äußerst wichtig für die Vorbereitung von Schadenersatzansprüchen ist, sollten vor allem wegen drohender Verjährung erste Maßnahmen geprüft werden. Die kommunalen Spitzenverbände geben daher in Abstimmung mit dem Verband kommunaler Unternehmen e.V. (VKU) und unter Bezugnahme auf einen aktuellen VKU-Vermerk folgende Hinweise zum weiteren Vorgehen:

1. Verjährung der Ansprüche

Da die einschlägigen Regelungen zur Verjährung von Kartellschadenersatzansprüchen im Kartellzeitraum von 1997-2011 mehrfach geändert wurden, ist die Bestimmung der Verjährungsfristen mit rechtlichen Unsicherheiten behaftet. Nach den derzeit geltenden Regelungen verjähren Kartellschadenersatzansprüche gem. § 199 Abs. 3 Nr. 1 BGB ohne Rücksicht auf die Kenntnis oder grob fahrlässige Unkenntnis in zehn Jahren von ihrer Entstehung. Gem. § 33 Abs. 5 GWB ist die Verjährung allerdings gehemmt, d.h. sie läuft nicht weiter, wenn ein Verfahren einer Kartellbehörde wegen des Kartellverstößes eingeleitet wurde. Die Hemmung endet sechs Monate nach der rechtskräftigen Entscheidung, § 204 Abs. 2 BGB. Der Zeitraum, während dessen die Verjährung gehemmt ist, wird in die Verjährungsfrist nicht eingerechnet, § 209 BGB.

Damit ist von folgender Sachlage auszugehen:

Für Ansprüche, deren Entstehung in den Jahren 1997 bis etwa 2000 anzunehmen ist, muss in der Regel von einer Verjährung ausgegangen werden. Die 10 jährige Verjährungsfrist des § 199 Abs. 3 Nr. 1 BGB ist bei danach noch nicht verjährten Ansprüchen um den Zeitraum der

Hemmung der Verjährung zu verlängern. Da die Entscheidung der Kommission noch nicht abschließend vorliegt, ist nicht bekannt, wann die Kommission die Verfahren eingeleitet hat und welche Auftraggeber von dem Verfahren erfasst werden. Die Verfahrenseinleitung lag aber definitiv vor dem 18. Januar 2011, da an diesem Tag die ersten Durchsuchungen bei den Kartellanten durchgeführt wurden. **Die Hemmung der Verjährung dauert** noch bis sechs Monate nach Erlass der rechtskräftigen Entscheidung (19. Juli 2016), **also mindestens bis zum 19. Januar 2017**. Der Verjährungszeitraum ist also in Bezug auf die vom Verfahren erfassten Kommunen durch die Hemmung um mindestens fünf Jahre verlängert worden. Mit Ablauf der Hemmung im Januar 2017 droht allerdings jedenfalls die Verjährung der Ansprüche ab dem Jahr 2001.

2. Notwendige Schritte

Es erscheint zunächst sinnvoll zu überprüfen, ob in dem Kartellzeitraum – bzw. aufgrund eingetretener Verjährung im Zeitraum ab etwa 2001 bis 2011 – schwere oder mittelschwere Lastkraftwagen der genannten Hersteller bezogen wurden. Dabei ist es unerheblich, ob der Bezug unmittelbar bei kartellbeteiligten Herstellern oder deren Vertriebsunternehmen stattgefunden hat oder mittelbar über nicht kartellbeteiligte Händler.

Für diese Jahre sollte das Bezugsvolumen für Lastwagen von MAN, Volvo/Renault, Daimler, Iveco und DAF, einschließlich Fahrgestellen für Feuerwehrfahrzeuge, ermittelt werden. Sinnvollerweise sind auch Bezüge von Scania zu ermitteln, auch wenn entsprechende Schadensersatzansprüche gegen Scania vor Abschluss des Kommissionsverfahrens noch nicht erfolgversprechend durchgesetzt werden können.

Folgende Punkte sollten beachtet werden:

- Gehört der Lieferant (Vertragspartner/Rechnungssteller) oder der Hersteller zu den kartellbeteiligten Unternehmen?
- Wurde(n) der/die LKW innerhalb des Kartellzeitraumes beschafft?
- Handelt es sich um mittelschwere bzw. schwere Lastkraftwagen?
- Wurde(n) der/die LKW direkt bei kartellbeteiligten Unternehmen beschafft oder handelt es sich um eine indirekte Beschaffung über Händler bzw. war(en) der/die LKW Gegenstand eines Leasing- oder Mietvertrages?
- Wurde die Beschaffung durch öffentliche Zuwendungen gefördert?
- Wurde bei der Beschaffung mit dem Lieferanten ein pauschalierter Schadenersatz bei Kartell- bzw. Submissionsabsprachen vereinbart?

Um die Feststellung zu erleichtern, ob der Lieferant zu den kartellbeteiligten Unternehmensgruppen gehört, geben wir im Folgenden eine (nicht notwendig vollständige) Übersicht über die Konzerngesellschaften der Kartellanten in Deutschland, die im Bereich des LKW-Verkaufs tätig sind:

Unternehmensgruppe DAF:

Konzernobergesellschaft: PACCAR Inc., DAF Trucks NV

Mögliche Adressaten der Entscheidung der Kommission: PACCAR Inc., DAF Trucks N.V.; DAF Trucks Deutschland GmbH*

Tochtergesellschaften (incl. frühere Firmierungen): DAF Trucks Deutschland GmbH; DAF Trucks Frankfurt GmbH; DAF Deutschland GmbH; DAF Nutzfahrzeuge Deutschland GmbH

Unternehmensgruppe IVECO:

Konzernobergesellschaft: CNH Industrial N.V., IVECO S.p.A.

Mögliche Adressaten der Entscheidung der Kommission: CNH Industrial N.V., Iveco S.p.A., Iveco Magirus AG*

Tochtergesellschaften (incl. frühere Firmierungen): IVECO-Magirus AG; Iveco Bayern GmbH; Iveco Nutzfahrzeuge GmbH; Iveco Nordbayern Nutzfahrzeuge GmbH; Iveco Nord Nutzfahrzeuge GmbH; IVECO Nord-Ost Nutzfahrzeuge GmbH; Iveco Nutzfahrzeuge Nord-West GmbH; Iveco West Nutzfahrzeuge GmbH; Iveco Süd-West Nutzfahrzeuge GmbH; Iveco Truck Center Süd GmbH

Unternehmensgruppe Daimler:

Konzernobergesellschaft: Daimler AG/Daimler Chrysler AG/ Daimler-Benz AG

Mögliche Adressaten der Entscheidung der Kommission: Daimler AG*

Tochtergesellschaften (incl. frühere Firmierungen): MVN GmbH

Unternehmensgruppe MAN:

Konzernobergesellschaft: MAN SE

Mögliche Adressaten der Entscheidung der Kommission: MAN SE, MAN Truck & Bus AG, MAN Truck & Bus Deutschland GmbH*

Tochtergesellschaften (incl. frühere Firmierungen): MAN Nutzfahrzeuge Vertrieb GmbH; MAN Nutzfahrzeuge GmbH; MAN Truck & Bus AG; MAN Truck & Bus Deutschland AG

Unternehmensgruppe Volvo/Renault

Konzernobergesellschaft: Volvo AB, Volvo Lastvagnar AB

Mögliche Adressaten der Entscheidung der Kommission: AB Volvo (publ), Renault Trucks SAS, Volvo Group Trucks Central Europe GmbH, Volvo Lastvagnar AB*

Tochtergesellschaften (incl. frühere Firmierungen): Renault Trucks S.A.S.; Renault Trucks Deutschland GmbH; Renault LKW GmbH; Renault LKW Deutschland GmbH; Renault Nutzfahrzeuge GmbH; Renault Trucks Deutschland GmbH; Volvo Truck Center Nord-West GmbH; Volvo Truck Center Ost GmbH; Volvo Truck Center Süd GmbH; Volvo Truck Center Berlin GmbH; Volvo Truck Center Deutschland GmbH

Unternehmensgruppe Scania (nicht Gegenstand der Kommissionsentscheidung; Verfahren ist noch nicht abgeschlossen)

Konzernobergesellschaft: Scania AB (Södertälje, Schweden)

Tochtergesellschaften (incl. frühere Firmierungen): Scania Deutschland GmbH; SAAB-Scania GmbH; SCANIA Vertrieb und Service GmbH; SCANIA Vertrieb und Service GmbH & Co. KG;

**(Die unter „Mögliche Adressaten der Entscheidung der Kommission“ genannten Unternehmen sind diejenigen, die in der Falldatenbank der Kommission in Verbindung mit der Entscheidung genannt werden.)*

Zur Durchsetzung eines Schadenersatzanspruchs sind die einzelnen Beschaffungsvorgänge und der Inhalt der Vergabeunterlagen auszuwerten. Besonderes Augenmerk ist dabei auf die Leistungsbeschreibung (Einordnung der LKW in die jeweiligen Klassen) sowie das Angebot der Bieter zu legen. Wichtig ist auch die Prüfung, ob in den Vertragsbedingungen ein pauschalisierter Schadenersatz vereinbart wurde. Diese Klausel erleichtert die Beweisführung

über die Höhe des Schadenersatzes, ersetzt allerdings nicht den Nachweis der Betroffenheit des Unternehmens. Zu beachten ist deshalb, dass die Vergabeakten aus den betroffenen Jahren – sofern nicht bereits wegen des Ablaufs der Mindestaufbewahrungsfrist erfolgt – nicht vernichtet werden.

3. Bewertung der Kartellbetroffenheit

Auf der Grundlage der Auswertung der Vergaben lässt sich ein erster Überblick verschaffen, in wie weit Kommunen von dem Kartell betroffen sind, gegen welche Kartellanten Ansprüche bestehen könnten und ob unmittelbar die Verjährung von Ansprüchen droht. Aus dem Beschaffungsvolumen selbst lässt sich noch kein unmittelbarer Rückschluss auf die mögliche Höhe eines Schadenersatzes ziehen, da die Höhe des Schadens vom Geschädigten im Einzelnen nachgewiesen werden muss, was letztlich nur durch ein ökonomisches Gutachten möglich ist. Die oben erwähnten Klauseln zu pauschalitem Schadenersatz bei Kartellverstößen sehen meist eine Höhe von 5-15 % des Beschaffungsvolumens als Schadenersatz vor. Eine solche Berechnung kann als erste Indikation der Höhe eines möglichen Anspruchs genommen werden, um die Wirtschaftlichkeit verschiedener Durchsetzungsalternativen zu prüfen. Der tatsächliche Schaden kann dann allerdings, abhängig von den Gegebenheiten, höher oder niedriger sein.

4. Verhinderung der Verjährung von Ansprüchen

Soweit gegen einzelne Kartellanten Ansprüche bestehen können, ist es wichtig, Maßnahmen zu ergreifen, die die Verjährung verhindern. Die Einleitung gerichtlicher Schritte zur Verhinderung der Verjährung ist - zumindest solange die Entscheidung der Kommission noch nicht veröffentlicht ist – sehr schwierig, da nicht sicher ist, gegenüber welchen Unternehmen der betroffenen Unternehmensgruppen man sich auf die Bindungskraft der Kommissionsentscheidung gem. § 33 Abs. 5 GWB berufen kann. Nach Klärung käme insbesondere der Erlass eines Mahnbescheids in Höhe von bis zu 15% des Kaufpreises in Frage (Hinweis: dabei entstehen Kosten). Danach wäre eine Aufforderung an das Unternehmen denkbar, einen Verzicht auf die Erhebung der Einrede der Verjährung bezüglich der Forderung zu erklären. Nach einer solchen Erklärung des Unternehmens könnte das gerichtliche Verfahren zunächst ruhen.

5. Vergaberechtliches Vorgehen: Möglichkeit der Selbstreinigung

Kommunen und ihre Unternehmen sind zur Ausschreibung der Beschaffung von LKWs verpflichtet. Gemäß der Regelungen in § 125 GWB können öffentliche Auftraggeber Unternehmen von Ausschreibungen ausschließen, die Kartellvereinbarungen geschlossen haben. Das Unternehmen kann den Ausschluss verhindern, wenn es nachweist, dass eine sog. Selbstreinigung stattgefunden hat. Zur wirksamen Selbstreinigung gehört u.a. der Nachweis, dass es für jeden durch das Kartell verursachten Schaden einen Ausgleich gezahlt oder sich zur Zahlung eines Ausgleichs verpflichtet hat.

Auf dieser Grundlage empfiehlt es sich, kartellbeteiligte Unternehmen zu kontaktieren und um genauere Informationen zur Kartellbeteiligung und zu bereits erfolgten Selbstreinigungsmaßnahmen (mit Nachweis) zu bitten. Nach uns vorliegenden Erkenntnissen fügen die Unternehmen diese Erklärungen bereits bei öffentlichen Ausschreibungen bei oder schreiben die Auftraggeber, unabhängig von Vergabeverfahren, in diesem Sinne an.

Des Weiteren kann dem Grunde nach eine Verpflichtung zur Zahlung eines angemessenen Schadenersatzes verlangt werden, verbunden mit einem Verzicht auf die Erhebung der Einrede der Verjährung (die dann ggf. noch auf weitere Unternehmen der Gruppe erstreckt

werden müsste). Insofern könnte die Sorge um den Ausschluss von Vergabeverfahren die Kartellanten zu möglichen Schadenersatzzahlungen und zu einer Erklärung über den Verzicht auf die Einrede der Verjährung bewegen. Dieser Ansatz wird allerdings nur im Rahmen eines aktuell laufenden Vergabeverfahrens greifen.

Soweit sich der Hersteller bzw. Lieferant weigert, Auskünfte zu erteilen oder einen Verzicht auf die Erhebung der Einrede der Verjährung zu erteilen, kann der Lieferant (im Rahmen der Vorgaben der Regelungen der §§ 123-127 GWB) von der nächsten Ausschreibung ausgeschlossen werden.

In Anknüpfung an die Erfahrungen aus dem Feuerwehrtkartell sollten Kommunen mithin in künftigen Verfahren mit den beteiligten LKW-Herstellern eine Bietererklärung zur Zusage der Zuverlässigkeit bzw. zur Wiederherstellung der Zuverlässigkeit (Selbstreinigung) verlangen. Ebenfalls anlässlich des Feuerwehrtkartells hatten wir empfohlen, falls nicht ohnehin schon erfolgt, eine pauschale Schadenersatzklausel in die Vergabeunterlagen aufzunehmen, die bei einem festgestellten Preiskartell von Unternehmen zugunsten des vom Kartell betroffenen Auftraggebers vermutet, dass diesem infolge des Kartells ein Schaden in Höhe von mindestens 15 Prozent entstanden ist. Den am Kartell beteiligten Unternehmen steht der Beweis offen, dass ein geringer Schaden entstanden ist. Ebenso können die geschädigten Auftraggeber darlegen und beweisen, dass ein höherer Schaden entstanden ist. Das OLG Karlsruhe hat mit Entscheidung vom 31. Juli 2013 (6 U 51/12 (Kart)) die Wirksamkeit derartiger Klauseln bestätigt.

Vor diesem Hintergrund empfehlen wir Ihnen dringend, mögliche Schadenersatzansprüche zu prüfen. Wir hatten Sie bereits mit Schreiben vom 03.08.2016 (Umdruck-Nr. O 6251) erstmals über das Verfahren der EU-Kommission informiert. In Bezug auf das weitere Vorgehen werden sich die kommunalen Spitzenverbände wie bisher untereinander sowie mit dem VKU abstimmen.

Über den Verlauf des Verfahrens werden wir Sie auf dem Laufenden halten.

Mit freundlichen Grüßen



Detlef Raphael
Beigeordneter
des Deutschen Städtetages



Dr. Kay Ruge
Beigeordneter
des Deutschen Landkreistages



Norbert Portz
Beigeordneter des
Deutschen Städte- und Gemeindebundes

1. Allgemeines :

Dieses System wird fest in Hubrettungsgeräten der Feuerwehr eingebaut. Es ist geeicht, um Hochspannungsleitungen von **20 000V Wechselspannung im Umfeld von ca. 40 m zu detektieren**. Anmerkung: bei einer Spannung über 20 000V detektiert das Gerät Entfernungen von über 40 m . Wichtig: Das System erkennt keine Gleichstromoberleitungen (z.B. : Oberleitungen der Bahn, der Straßenbahn)



Die Detektion von Hochspannungsleitungen ersetzt nicht die Wachsamkeit der Fahrer oder Beifahrer, die gewissenhaft die Vorsichtsregeln bei der Wahl der Aufstellung des Hubrettungsgerätes beachten müssen, vor allem im Hinblick auf ausreichenden Arbeitsbereich in drei Dimensionen sowie auf die Widerstandsfähigkeit bezüglich des Bodendrucks.

2. Komponenten:

- 1 Steuergerät
(Montage hinter dem Beifahrersitz)
- 1 Bedienpult
(Montage im Bereich vor Beifahrersitz)
- 2 Sensoren
(Montage rechts und links auf Fhs-Dach)



3. Aktivierung: Die Aktivierung des Gerätes erfolgt automatisch **bei Fahrzeugzündung "EIN" (+15)**. Nach einem erfolgten « Selbsttest » von ca. 5 sec., bei dem die Sichtanzeigen « VORSICHT » und « GEFAHR » aufleuchten, ertönen 2 akustische Warntöne. Die Sichtanzeige « in Betrieb » blinkt während des gesamten Betriebs. Anmerkung: wenn das System nicht mit den Sensoren im Dialog ist, leuchtet die Anzeige permanent und der Warnsummer ertönt ständig.

4. Betrieb:

Bei Annäherung der 40 m Zone einer Leitung von 20 000 V, leuchtet die gelbe Sichtanzeige « VORSICHT » auf. Wird die 40m Zone unterschritten, blinkt die rote Sichtanzeige und das akustische Warnsignal wird aktiviert.

5. Im Straßenverkehr:

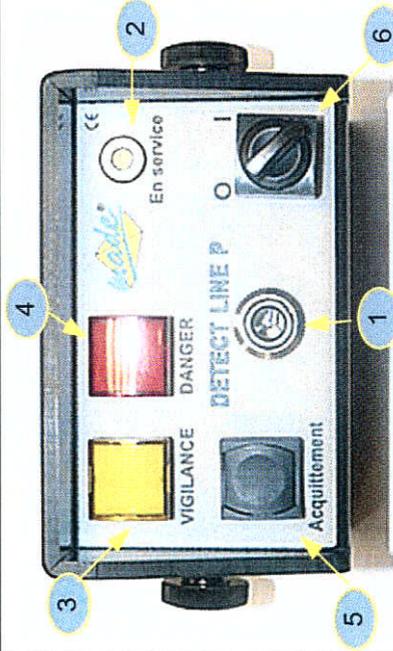
Das Gerät ist funktionsbereit, jedoch werden die optischen und akustischen Warnsignale nicht aktiviert. **Bei manueller Aktivierung der Warnung (Schalter Nr. 6 in Stellung 1) durch den Beifahrer ist das optische / akustische Warnsignal aktiv. Bei Stellung "0" ist es deaktiviert.**

6. Im Stand:

Unabhängig der Position des Schalters (6), ertönt die akustische Warnung in der Gefahrenzone , sobald die Handbremse gezogen oder der Nebenantrieb eingelegt wird, je nach vom Kunden gewünschtem Aktivierungssignal. (Handbremse und/oder NA Drucktaster « Quittieren » (5) : Bei **Betätigen dieses Tasters** wird der akustische Alarm gestoppt (mit Erinnerung alle 30 sec.). Wiederaktivierung der Warnung erfolgt bei erneuter Aktivierung der Handbremse bzw. des NA.

7. Wartung:

Das Gerät erfordert keine besondere Wartung. Jedoch obliegt es den Anwendern, jede Funktionsstörung oder Fehler anzuzeigen.



- 1 Warnsummer
- 2 Sichtanzeige « in Betrieb »
(blinkt wenn alles in Ordnung, leuchtet permanent, wenn es ein Kommunikationsproblem mit den Sensoren gibt)
- 3 Sichtanzeige « VORSICHT »
- 4 Sichtanzeige « GEFAHR »
- 5 Taster « Quittierung » nur für Warnsummer
- 6 Schalter für manuelle Aktivierung



Bei Vorhandensein von Hochspannungsleitungen: das System warnt, wenn sich eine 20 000V Leitung im Umfeld von 40 Metern befindet.
Bei höherer Spannung z. B. 63 000V erfolgt die Warnung im Umfeld von ca. 60 Metern. Falls die Leitung nur 15 000V hat, erfolgt die Warnung im Umfeld von 30 Metern.



Die Detektierung hindert nicht die Bedienung des Hubrettungsgerätes sondern informiert über das Vorhandensein einer in der Nähe befindlichen Hochspannungsleitung

1- Allgemeines:

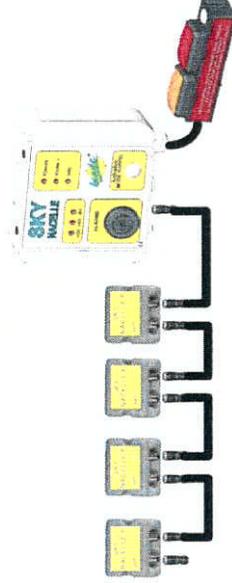
Dieses System wird fest in Hubrettungsgeräten der Feuerwehren eingebaut. Es ist geeicht, um Hochspannungsleitungen von **20 000 V Wechselspannung im Umfeld von ca. 10 m zu detektieren**. Anmerkung: bei einer Spannung > 20 000 V detektiert das Gerät Entfernungen von > 10 m.
Wichtig!le Das System erkennt keine Gleichstromoberleitungen (z.B. : Oberleitungen der Bahn oder der Straßenbahn)



Die Detektion von Hochspannungsleitungen ersetzt nicht die Wachsamkeit der Fahrer oder Beifahrer, die gewissenhaft die Vorsichtsregeln bei der Wahl der Aufstellung des Hubrettungsgerätes beachten müssen, vor allem im Hinblick auf ausreichenden Arbeitsbereich in drei Dimensionen sowie auf die Widerstandsfähigkeit bezüglich des Bodendrucks

2. Komponenten:

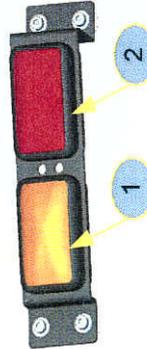
- 1 Steuergerät (Montage im Korb)
- 1 Bedien- / Anzeigeeinheit (Montage Nähe Korbbedienstand)
- 4 Sensoren (Montage außen am Korb)
- 1 Außenanzeige (Option) (für das Erkennen vom Hauptbedienstand)



3. Aktivierung:

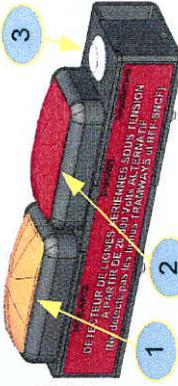
Die Aktivierung des Gerätes erfolgt automatisch sobald der Korb funktionsbereit ist. Nach einem erfolgten « Selbsttest » von ca. 5 sec., bei dem die Sichtanzeigen « VORSICHT » und « GEFÄHR » aufleuchten, ertönen 2 akustische Warntöne. Die Sichtanzeige « in Betrieb » blinkt während des gesamten Betriebs. Anmerkung: wenn das System nicht mit den Sensoren im Dialog ist, leuchtet die Anzeige permanent und der Warnsummer ertönt ständig.

LED-Leuchte mit Halter Außenanzeige (Option)



Diese Außenanzeige wird im Sichtfeld des Maschinisten außen am Korb montiert. Die Sichtanzeigen signalisieren das Vorhandensein von elektrischen Feldern.
 1 Orange: **VORSICHT**
 2 Rot: **GEFÄHR**

Bedien-/Anzeigeeinheit



Diese Anzeige ist in der Nähe des **Korbbedienstandes**. Die Sichtanzeigen signalisieren das Vorhandensein von elektrischen Feldern.
 1 Orange: **VORSICHT**
 2 Rot: **GEFÄHR**
 3 Drucktaster, aktiviert die Funktion "ERINNERN".

4. Betrieb:

Bei Annäherung der 10 m Zone einer Leitung von 20 000 V, leuchtet die gelbe Sichtanzeige « VORSICHT » auf. Wird die 10 m Zone unterschritten, blinkt die rote Sichtanzeige und das akustische Warnsignal wird aktiviert.

5. Erinnerungs-Modus:

Die Quittierung des akustischen Warnsignals ist nur durch den Maschinisten im Korb möglich, in dem er den Drucktaster auf der Bedien- / Anzeigeeinheit betätigt.

6. Wartung:

Das Gerät erfordert keine besondere Wartung. Jedoch obliegt es den Anwendern, jede Funktionsstörung oder Fehler anzuzeigen.

Bei Vorhandensein von Hochspannungsleitungen: das System warnt, wenn sich eine 20 000V Leitung im Umfeld von 10 Metern befindet.
 Bei höherer Spannung z. B. 63 000V erfolgt die Warnung im Umfeld von ca. 20 Metern. Falls die Leitung nur 15 000V hat, erfolgt die Warnung im Umfeld von 8 Metern.



Die Detektierung hindert nicht die Bedienung des Hubrettungsgerätes sondern informiert über das Vorhandensein einer in der Nähe befindlichen Hochspannungsleitung



Unter-Arbeitsgruppe (UAG) Ausstattung der Einsatzeinheiten

Ergebnisniederschrift der ersten Sitzung am 01.06.16 bei der Bezirksregierung Düsseldorf von 10:00 bis 13:15 Uhr

Anlage: Teilnehmerliste

Tagesordnung:

1. Begrüßung
2. Zeitliche Vorgaben für die UAG Ausstattung
3. Festlegung der Arbeitsschritte
4. Ausstattung ohne Verpflegungsmodul
5. Verpflegungsmodul
6. Fahrzeuge

Zu 2: Zeitliche Vorgaben

Da die Ergebnisse des AK Logistik und insbesondere der UAG Ausstattung bereits in Beschaffungen im Jahr 2017 haushaltswirksam umgesetzt werden sollen, müssen die Ergebnisse spätestens Ende September vorliegen. Es wurde daher vereinbart, die zweite Sitzung kurz vor den Sommerferien und die dritte Sitzung etwa Ende August durchzuführen.

Zu 3: Arbeitsschritte

Die UAG verständigte sich auf folgendes Vorgehen:

1. Die Ausstattung der Betreuungsgruppe unter Beachtung der im Landeskonzept festgelegten Aufgabenstellung wird auf der Grundlage der bisher vorhandenen Ausstattung aktualisiert (ohne Verpflegungsmodul).
2. Beschreibung der Anforderungen an ein Verpflegungsmodul.
3. Konzept zur Verlastung der erforderlichen Ausstattung auf den Fahrzeugen der Einsatzeinheit.

Zu 4: Ausstattung ohne Verpflegungsmodul

Die Vertreter der Hilfsorganisationen in der UAG werden bei einer Besprechung am 09.06.16 auf Basis der aktuellen Ausstattung der Betreuungsgruppe (verlastet auf Einsatzanhänger Betreuung, Einsatzanhänger Technik und möglicherweise Betreuungs-LKW) festlegen, welche bisher beschaffte Ausstattung weiter verwendet werden kann oder nicht mehr benötigt wird und welche Ausstattung zusätzlich zu beschaffen ist. Günstig wäre es, dabei bereits einen Überblick über Volumen und Gewichte sowie die Verlastbarkeit in Kisten zu erhalten.

Zu 5: Verpflegungsmodul

Die Vertreter von ASB und DRK-Westfalen erläuterten die von ihnen beschafften Verpflegungsmodule anhand der vorhandenen Fotos. Diskutiert wurden die Fragen, auf welche Energieart für den Kochbetrieb abgestellt werden soll (Strom oder Gas) und ob bereits für das Basis-Verpflegungsmodul jeder Einsatzeinheit eine Kühlmöglichkeit vorgesehen werden soll. Das ist hinsichtlich der mit Strom betriebenen Module bzw. ihrer Komponenten nicht zuletzt auch eine Frage der elektrischen Leistungsaufnahme. Der ASB wird eine entsprechende Aufstellung übersenden (ist bereits eingegangen und an die Teilnehmer der UAG weiter geleitet worden).

Die Vertreter der Hilfsorganisationen werden am 30.06.16 beide Muster-Verpflegungsmodule in Augenschein nehmen und in der zweiten Sitzung der UAG berichten. Danach wird die UAG ein Votum für ein Verpflegungsmodul abgeben.

Diskutiert wurde auch die Notwendigkeit der Mitführung von Trinkwasser in Klappbehältern mit Einmal-Inlett (500 Liter). Dies ist nach Aussage der Vertreter der Hilfsorganisationen nicht zur direkten Ausgabe als Getränk an zu Betreuende oder Einsatzkräfte vorgesehen, sondern für die Zubereitung von Speisen und Heißgetränken und für Reinigungsmaßnahmen.

Zu 6: Fahrzeuge der Einsatzeinheit

Nach bisherigem Planungsstand hatte das MIK die Beschaffung einer letzten Serie von 91 BtKombi in der bisher beschafften Version für 2017 vorgesehen. Da das MIK wegen des erforderlichen zeitlichen Vorlaufs einer Beschaffung im Jahr 2017 noch vor den Sommerferien eine diesbezügliche Stellungnahme der UAG Ausstattung erwartet, wurde das Thema Betreuungskombi (BtKombi) bereits in dieser Sitzung diskutiert.

Die vom Land beschafften BtKombi (in der Mehrzahl Mercedes Vito) haben hinter den Sitzen einen relativ kleinen Laderaum. Das Mitführen der Ausstattung für eine Anlaufstelle zusätzlich zur persönlichen Ausstattung der Helfer ist nicht möglich. Dazu wäre ein größeres Fahrzeug erforderlich.

Diskutiert wurde auch der Vorschlag der rheinischen Arbeitsgruppe ÜMANV, als BtKombi der Einsatzeinheit ein Fahrzeug vorzusehen, das variabel sowohl Mobilitätseingeschränkte Personen in Rollstühlen als auch einen Ausstattungssatz für die Anlaufstelle transportieren kann. Die UAG wird sich diesbezüglich in der nächsten Sitzung festlegen.

Termin zweite Sitzung der UAG Ausstattung: **07.07.16** bei der Feuerwehr Ratingen, Voisweg 1-5, 40878 Ratingen, Beginn: 10:00 Uhr.

gez.

Hans-Jürgen Bosch

Unter-Arbeitsgruppe (UAG) Ausstattung der Einsatzeinheiten

Ergebnisniederschrift der zweiten Sitzung am 07.07.16 bei der Feuerwehr Ratingen von 10:00 bis 13:00 Uhr

Anlage: Teilnehmerliste

Tagesordnung:

1. Begrüßung
2. Beschaffungsvorschlag BtKombi
3. Ausstattung Betreuungsgruppe ohne Verpflegungsmodul
4. Verpflegungsmodule und Energiequellen

Zu 2: Beschaffungsvorschlag BtKombi

Übereinstimmung bestand bei allen beteiligten Organisationen und Verbänden dahingehend, dass eine Weiterbeschaffung von BtKombi in der bisherigen Form nicht sachgerecht ist. Um zusätzlich zur Besatzung (6 Helfer) die Ausstattung zum autarken Betrieb einer Anlaufstelle und die persönliche Ausstattung der Helfer im BtKombi verlasten zu können, ist ein größeres Fahrzeug erforderlich.

Die Organisationen und Verbände votierten mit einer Ausnahme dafür, das Fahrzeug so auszuführen, dass alternativ oder neben der Ausstattung einer Anlaufstelle auch in ihrer Mobilität eingeschränkte Personen (insbesondere Rollstuhlfahrer) befördert werden können. Das setzt ein universell verwendbares Befestigungssystem voraus. Die Ausstattung für die Anlaufstelle soll auf Rollwagen bzw. in Rollcontainern (z.B. Flightcases) verlastet werden, die über eine Rampe be- und entladen werden können.

Herr Schubert berichtete aus der AGBF, dass diese ohne weitere Ermittlungen und tiefergehende Erkenntnisse das Erfordernis einer Eignung des BtKombi für den Transport von Rollstuhlfahrern auch in Anbetracht der dafür aufzuwendenden Mehrkosten als nicht gegeben betrachte. Nach dem Ergebnis einer Abfrage im Rahmen einer Sitzung der AGBF konnten die erforderlichen Transportkapazitäten bisher durch Dritte gestellt werden. Herr Schubert gab außerdem zu bedenken, dass bei einem Fahrzeug mit Automatikgetriebe und der diskutierten Ausstattung mit einiger Sicherheit eine zul. Gesamtmasse von 3,5 t überschritten und damit eine Fahrerlaubnis der Klasse C 1 notwendig werde.

Die Vertreter der anderen Organisationen und Verbände erwiderten, dass sowohl bei Dritten als auch im Fahrzeugpark der privaten Hilfsorganisationen zum Transport von Rollstuhlfahrern geeignete Fahrzeuge nur in geringer Anzahl verfügbar seien und insbesondere bei Dritten wegen anderer vertraglicher Verpflichtungen im Einsatzfall häufig nicht zur Verfügung stünden. Falls im Ergebnis für das Führen eines größeren BtKombi wegen der höheren zul. Gesamtmasse eine Fahrerlaubnis der Klasse C 1

erforderlich sei, stelle dies kein Hindernis dar. Allerdings müssten dann die Pauschalen an die Hilfsorganisationen für den Erwerb der erforderlichen Fahrerlaubnis (C 1 statt BE) an die gegebenenfalls entstehenden Mehrkosten angepasst werden.

Als Kompromiss verständigte sich die UAG darauf, dem MIK die Beschaffung von ca. 20 BtKombi nach dem Modell der rhein. AG ÜMANV in 2017 vorzuschlagen. Die Kosten für ein Fahrzeug mit Automatikgetriebe in der Ausführung des von der JUH beschafften Fahrzeugs werden auf ca. 55.000 Euro bei einer Serienbeschaffung geschätzt, einschl. der Beladung (Ausstattung Anlaufstelle). Mit diesen Fahrzeugen sollten im Rahmen der Verwendung in den Einsatzeinheiten belastbare Erfahrungen gesammelt und ausgewertet werden.

Im Übrigen schlug die UAG vor, die Beschaffung von BtKombi in der bisherigen Ausführung zunächst auszusetzen. Dieser Vorschlag erfolgte auch vor dem Hintergrund, dass die UAG in ihrer nächsten Sitzung bei der Erörterung der übrigen Fahrzeuge der Betreuungsgruppe möglicherweise zu dem Ergebnis kommen wird, einen der beiden BtKombi der EE einschl. Einsatzanhänger Betreuung und den Einsatzanhänger Technik durch einen „GW-Betreuung“ mit Staffelkabine zu ersetzen.

Zu 3: Ausstattung ohne Verpflegungsmodul

Die Vertreter der Hilfsorganisationen erläuterten das Ergebnis der Aktualisierung der für die Aufgabenwahrnehmung der Betreuungsgruppe erforderlichen Ausstattung auf Basis der vorhandenen Ausstattung. Alle in der UAG vertretenen Organisationen und Verbände stimmten grundsätzlich zu. Einige Änderungen wurden erörtert. Diese werden von den Hilfsorganisationen noch in die Listen übernommen. Die Hilfsorganisationen werden versuchen, auch schon überschlägige Angaben zu Volumen und Gewichten zu ermitteln. Diese Angaben werden für die nächste Sitzung der UAG benötigt, um auf dieser Basis abschließend ein Fahrzeugkonzept vorschlagen zu können.

Zu 4: Verpflegungsmodul

Die Vertreter der Hilfsorganisationen erläuterten das Ergebnis des nach der ersten Sitzung vorgenommenen Vergleichs zwischen der mit Gas betriebenen Lösung des DRK und der mit Strom betriebenen Lösung des ASB. Von Seiten der Hilfsorganisationen wurde einvernehmlich die Lösung mit Strom als Energiequelle favorisiert. Einzelheiten zur Verbesserung bzw. Ergänzung des Muster-Verpflegungsmoduls des ASB wurden erörtert.

Die Vertreter der Verbände stimmten dieser Lösung zu. Sie wiesen ergänzend darauf hin, dass die Beschaffung von Gas gerade bei Störungen der Infrastruktur nicht ohne Probleme sei und außerdem alle Probleme im Zusammenhang mit der Beförderung von Gasflaschen in Fahrzeugen damit entfielen.

Der genaue Energiebedarf eines mit Strom betriebenen Verpflegungsmoduls wird von den Hilfsorganisationen noch ermittelt. Es ist aber bereits jetzt anzunehmen, dass zum vollen Betrieb des Verpflegungsmoduls 2 tragbare Stromerzeuger 13 kVA

erforderlich sind. Das Mitführen eines 13-kVA-Stromerzeugers gewährleistet den Betrieb mit der halben Kapazität für den Fall, dass ortsfeste Stromquellen nicht zur Verfügung stehen. Durch Hinzuziehung eines weiteren Stromerzeugers der EE oder anderer Einheiten wäre die Nutzung der vollen Kapazität wieder möglich.

Termin dritte Sitzung der UAG Ausstattung: **10.08.16** bei der Feuerwehr Ratingen, Voisweg 1-5, 40878 Ratingen, Beginn: 10:00 Uhr.

gez.

Hans-Jürgen Bosch

Unter-Arbeitsgruppe (UAG) Ausstattung der Einsatzeinheiten

Ergebnisniederschrift der dritten Sitzung am 10.08.16 bei der Feuerwehr Ratingen von 10:00 bis 12:30 Uhr

Anlage: Teilnehmerliste

1. Vorbemerkung

Nach den Berichten der Teilnehmer war die gegenseitige Abhängigkeit der Ergebnisse der UAG Ausstattung und der UAG Taktik für die Arbeit der jeweils anderen UAG Gegenstand von Diskussionen. Diesbezüglich wies Herr Bosch darauf hin, dass der Auftrag der UAG Ausstattung lautet, auf Grundlage der Aufgabenbeschreibung der Einsatzeinheiten (EE) im aktuellen Landeskonzept die zur Aufgabenwahrnehmung erforderliche Ausstattung der EE zu ermitteln. Auf dieser Grundlage ermittelt die UAG Taktik, wie diese „Basisausstattung“ der EE für die Logistik der übrigen Einheiten nach Landeskonzepten verwendet werden kann und was darüber hinaus an logistischer Unterstützung erforderlich ist.

Die UAG Ausstattung trifft im Übrigen keine Festlegungen, sondern erarbeitet Vorschläge. Diese können in der übergeordneten AG Logistik angepasst werden, z.B. im Hinblick auf Erkenntnisse aus der UAG Taktik.

2. Bisherige Ergebnisse der UAG Ausstattung

Die bisher in der UAG Ausstattung erarbeiteten Vorschläge wurden in den Verbänden und Hilfsorganisationen diskutiert und das Ergebnis über die Teilnehmer in die UAG zurück gemeldet. Dies führte zu der Notwendigkeit, einige Themen erneut zu erörtern.

3. Betreuungskombi

Einvernehmen besteht hinsichtlich folgender Merkmale:

Das Fahrzeug soll größer sein als die bisher beschaffte Ausführung.

Eine zulässige Gesamtmasse von 3,5 t soll nach Möglichkeit nicht überschritten werden.

6 Sitzplätze für die Helfer der Betreuungsstaffel sind ausreichend.

Auf eine Einzelbestuhlung und ein Schienensystem zur Sicherung der Sitze und der Beladung kann insbesondere dann verzichtet werden, wenn dadurch die Einhaltung der 3,5 t-Grenze erreicht werden kann.

Nutzlast und Laderaum müssen für die Verladung der Ausstattung einer Anlaufstelle und der persönlichen Schutzausstattung der Helfer ausreichen.

Die Ausstattung soll in mobilen Behältnissen (z.B. Flight-Cases) untergebracht werden, die über Rampen/Schienen entladen werden können.

Abweichende Auffassungen bleiben bezüglich der Eignung des Fahrzeugs zum Transport von Rollstühlen:

Hilfsorganisationen und Landkreistag vertreten weiterhin die Auffassung, dass alternativ statt der Beförderung der Ausstattung der Anlaufstelle auch die Beförderung mobilitätseingeschränkter Personen mit Rollstühlen möglich sein muss. Dafür wären dann entsprechende Ladungssicherungen vorzusehen.

Die anderen Verbände halten diese Fähigkeit des Fahrzeugs für nicht erforderlich. Sie begründen dies damit, dass der Transport Betroffener nach Landeskonzept nicht zur Aufgabe der EE gehört. Außerdem führten die Anforderungen an die Ladungssicherheit zu höheren Aufwendungen, da aus Gründen einer angemessenen Beförderung Betroffener im Laderaum dieser nicht durch eine Wand bzw. ein Gitter als Bestandteil der Ladungssicherung vom Mannschaftsraum abgetrennt werden könne.

4. Verpflegungsmodul

Die Verbände mit Ausnahme des Landkreistages haben Bedenken geäußert, das Verpflegungsmodul mit Strom zu betreiben. Sie halten dies im Hinblick auf eine Lage mit flächendeckendem, langandauerndem Stromausfall für kontraproduktiv. Sie schlagen vor, die Verpflegungsmodule zum wahlweisen Betrieb mit Strom oder Gas auszustatten.

Landkreistag und Hilfsorganisationen sehen die überwiegenden Vorteile bei der alleinigen Verwendung der Energieart Strom. Die Verfügbarkeit von Gas in Krisenfällen sei nicht gewährleistet. Lagerung und Transport der Gasflaschen in Fahrzeugen und in Fahrzeughallen seien nicht unproblematisch. Es sei anzustreben, in einer Einheit für den Betrieb der Geräte möglichst wenige Betriebsstoffarten mitzuführen. Soweit eine ortsfeste Stromversorgung aus welchen Gründen auch immer für den Betrieb des Verpflegungsmoduls nicht zur Verfügung stehe, sei die Stromversorgung über in der EE insgesamt, nicht nur in der Verpflegungskomponente, mitgeführte Stromerzeuger gesichert.

Die Hilfsorganisationen wünschen einen schnellstmöglichen Beginn der Beschaffung der Verpflegungsmodule, da entsprechende Fähigkeiten in den EE zurzeit kaum noch vorhanden sind. Sie werden auf Vorschlag von Herrn Bosch unbeschadet späterer abweichender Entscheidungen zur Energieversorgung den Entwurf einer ausschreibungsfähigen technischen Beschreibung des Verpflegungsmoduls einschl. Zubehör erstellen.

5. Betreuungsausstattung

Zu der am 14.07.2016 elektronisch an die Teilnehmer verteilten Übersicht der gesamten Betreuungsausstattung gab es keine weiteren Anmerkungen. Wegen eines Personalwechsels bei einer Hilfsorganisation fehlen noch die Angaben zu den Gewichten und Volumen der Ausstattung. Diese werden vor der nächsten Sitzung ergänzt.

6. Trupp Technik und Sicherheit (TeSi-Trupp)

In Kreisen der Hilfsorganisationen ist offensichtlich der Eindruck entstanden, der TeSi-Trupp solle in Zukunft entfallen. Diese Möglichkeit, verbunden mit der Verteilung der Helfer des TeSi-Trupps auf die Fachgruppen, ist in einer der ersten Sitzungen erwähnt worden, wurde aber auf Intervention der Hilfsorganisationen nicht weiter verfolgt.

Es ist jedoch ein Votum erforderlich, ob die technische Ausstattung zukünftig vollständig in den Fachgruppen mitgeführt werden soll (wie jetzt schon bei der Sanitätsgruppe) und der TeSi-Trupp die Technik aller Fachgruppen personell betreut und die Sicherheit im Einsatz gewährleistet oder ob ein Teil der Ausstattung der Betreuungsgruppe wie bisher vom TeSi-Trupp mitgeführt wird und in welcher Form.

Die Hilfsorganisationen werden dazu bei der nächsten Sitzung ein Votum abgeben.

Termin vierte Sitzung der UAG Ausstattung: **22.09.16** bei der Feuerwehr Ratingen, Voisweg 1-5, 40878 Ratingen, Beginn: 10:00 Uhr.

Düsseldorf, den 22.08.16

gez.

Hans-Jürgen Bosch

Unter-Arbeitsgruppe (UAG) Ausstattung der Einsatzeinheiten

Ergebnisniederschrift der 4. Sitzung am 22.09.16 bei der Feuerwehr Ratingen von 10:00 bis 12:00 Uhr

Anlage: Teilnehmerliste

1. Betreuungskombi

Herr Bosch erläuterte den aktuellen Sachstand. Wie bereits allen Teilnehmern der UAG mitgeteilt, hat die BR Düsseldorf vom Ministerium für Inneres und Kommunales NRW (MIK) den Auftrag erhalten, die Beschaffung von 25 BtKombi für 2017 mit der Option auf Lieferung weiterer je 33 Fahrzeuge in den Jahren 2018 und 2019 einzuleiten. Vorgaben des MIK sind die Einhaltung der Gewichtsgrenze von 3,5 t und die Möglichkeit, mit den Fahrzeugen alternativ auch Rollstuhlfahrer zu befördern.

Die BR Düsseldorf hat bereits mehrere Vorgespräche zu technischen Details geführt. Es zeichnet sich ab, dass eine zulässige Gesamtmasse von 3,5 t eingehalten werden kann bei Erfüllung aller Anforderungen an Fahrzeug und Beladung.

Berücksichtigt wurden dabei ein Systemboden mit einem Schienensystem zur Befestigung der Beladung der Anlaufstelle und von vier Einzelsitzen sowie ein stabiles Trenngitter, das ebenfalls bei alternativer Nutzung der Ladefläche entsprechend variabel versetzt werden kann.

Erörtert wurde die Frage, ob heckseitig zur Be- und Entladung eine Rampe oder zwei verschiebbare Schienen vorgesehen werden sollen. Die Teilnehmer vertraten die Auffassung, dass zwei Schienen bei Fahrzeugen des Rettungsdienstes durchaus auch in Verwendung seien und die Beladung zugänglich bliebe, ohne eine Rampe dazu abklappen zu müssen.

Herr Bosch bat die Teilnehmer, bei entsprechend ausgestatteten Fahrzeugen innerhalb ihrer Organisationen die Zweckmäßigkeit der einen oder anderen Variante zu prüfen und das Ergebnis an ihn zu melden.

2. Verpflegungsmodul

Das Verpflegungsmodul des ASB befindet sich zurzeit in der Überarbeitung durch den Hersteller, um die in der UAG besprochenen Verbesserungen umzusetzen. Dabei bzw. danach soll auch die Energiebilanz überprüft werden, insbesondere unter dem Aspekt, das Modul in 2 Stufen (nur Kochen und Kochen plus andere stromverbrauchende Komponenten) in Betrieb nehmen zu können. Die Frage der für den feldmäßigen Einsatz des Verpflegungsmoduls erforderlichen Stromerzeuger kann zuverlässig erst danach beantwortet werden. Geklärt werden soll außerdem, unter welchen technischen Bedingungen

das Verpflegungsmodul an vorhandenen Hausstromnetzen betrieben werden kann.

Die Hilfsorganisationen gehen davon aus, dass das überarbeitete Verpflegungsmodul des ASB der UAG im Laufe des November 2016 vorgestellt werden kann (vermutlich in Dortmund).

3. Betreuungsausstattung

Die Angaben zu Gewichten und Volumen der Ausstattung fehlen noch und werden von den Hilfsorganisationen nachgereicht. In diesem Zusammenhang soll auch die bisher auf dem Technikhänger verlastete Ausstattung auf Änderungen durchgesehen werden.

Hinsichtlich der Anzahl der in der Einsatzeinheit mitzuführenden Feldbetten wurde erneut intensiv diskutiert. Dabei zeichneten sich einvernehmlich folgende Eckpunkte ab:

33 Feldbetten für die Helfer der Einsatzeinheit sollen auf jeden Fall vorgesehen werden.

Die Betten für Betroffene sind nach dem aktuellen Konzept von den anfordernden Gefahrenabwehrbehörden zu stellen. Außerdem ist die Mitführung von 250 Feldbetten für Betroffene plus 33 Feldbetten für die Helfer je Einsatzeinheit nicht zielführend.

Inwieweit für die Unterkunft von Einsatzkräften anderer Landeskonzepte in den Einsatzeinheiten Feldbetten mitgeführt oder vorgehalten werden sollen oder ob dafür zentrale Lösungen (z.B. AB Unterkunft) zu bevorzugen sind, muss zunächst in der UAG Taktik erörtert werden.

Der Transport von Feldbetten, die von den Gefahrenabwehrbehörden vorgehalten werden, ist mit den BtLKW der Einsatzeinheiten bei entsprechender Verlastung auf Rollwagen möglich.

4. Trupp Technik und Sicherheit (TeSi-Trupp)

Hier bleibt nach wie vor die Entscheidung offen,

- ob die Fachmodule (Führungstrupp, Sanitätsgruppe, Betreuungsgruppe, Verpflegungstrupp) jeweils die Ausstattung mitführen, die sie für ihren Betrieb benötigen, oder
- ob der TeSi-Trupp einen Teil der zum Betrieb der Fachmodule erforderlichen Ausstattung mitführt oder
- ob der TeSi-Trupp für übergeordnete eigene Aufgaben eine Ausstattung benötigt, die aus diesem Grund bei einem der Fachmodule nicht mitgeführt werden kann.

Für den letzten Fall brachte Herr Bosch die Möglichkeit ins Gespräch, die „übergeordnete“ technische Ausstattung des TeSi-Trupps zwar einheitlich

festzulegen, aber als von den Hilfsorganisationen beizusteuernde Ausstattung vorzusehen (Fahrzeug + Beladung).

Ein Termin für die nächste Sitzung wurde zunächst nicht festgelegt. Es bietet sich an, die Besichtigung des Verpflegungsmoduls mit der nächsten Sitzung der UAG zu verbinden, wenn bis dahin die anderen noch offenen Fragen geklärt sind (UAG Taktik, Gewichte und Volumen, TeSi-Trupp).

Düsseldorf, den 22.09.16

gez.

Hans-Jürgen Bosch