



Von Stefan Schumacher

In den Montagehallen herrscht Hochbetrieb. An rund 150 THW-Fahrzeugen wird geschraubt und geklebt, die alle noch in 2011 ausgeliefert werden sollen. Ein vorweihnachtlicher Übergabemarathon, denn bis jetzt haben nur die 31 Mannschaftstransportwagen der Technischen Züge den Weg in die Ortsverbände gefunden. Im Jahr 2011 investiert das THW 20,95 Millionen Euro für 184 neue Einsatzfahrzeuge.

Zum Abschluss des Jahres steht fest, dass es rund 25 Prozent mehr Auslieferungen gibt, als es noch der Planungsstand vom Jahresanfang ausgewiesen hat. Dazu kommen bei den einzelnen Baureihen Verschiebungen, so wird es wesentlich mehr GWK, dafür um die Hälfte weniger MzKW geben. Hauptgrund für diese stückzahlmäßigen Anpassungen sind die Fertigungskapazitäten der Hersteller und Zulieferer. Zusätzliche Ausgaben sind möglich, da die Landesverbände diesmal weniger Fahrzeuge in eigener Regie beschaffen, so dass reservierte Beträge an die THW-Leitung zu deren Verfügung zurückgemeldet wurden.

Die größten Positionen in 2011 sind in der Summe wieder mit 31 MTW, 37 GWK und 15 MzKW für die Technischen Züge bestimmt. Das sind für die TZ 45 Prozent der 2011 beschafften Fahrzeuge, bei den Ausgaben mit 11,65 Millionen sogar 55 Prozent. Größere Kontingente gibt es darüber hinaus für die Fachgruppen mit den Lastkraftwagen mit Ladebordwand

und den Varianten der Mannschaftslastwagen IV und V. Vier Fahrzeughersteller liefern das THW: Mercedes (74 Fahrzeuge), MAN (58), Renault (31) und VW (21).

Vom letzten November-Samstag bis kurz vor Weihnachten gibt es nahezu im Wochenrhythmus die Übergabetermine bei den Firmen, die als Aufbauerhersteller die abschließenden Arbeiten zum Einsatzfahrzeug gemacht haben. Aus dem gesamten Lieferprogramm 2011 werden lediglich die beiden Prototypen LKW Wassergefahren und LKW Brückenbau noch nicht an ihre künftigen Standorte gelangen, sondern erst im Jahr 2012.

Eine genaue Aufstellung zeigt die Tabelle „Auslieferungen“, ergänzende Angaben nachfolgend. Und noch dieser Hinweis: bei Redaktionsschluss war die Verteilung der 153 Fahrzeuge an die Ortsverbände noch nicht festgelegt.

MTW OV: Bei den Mannschaftstransportwagen Ortsverband wird wesentlich mehr ausgeliefert. Geplant waren acht Fahrzeuge, jetzt kommen 21. Die Transporter der

Baureihe VW-Bus T5 werden aus einem Rahmenvertrag abgerufen, den das Beschaffungssamt für Bundesdienststellen mit Volkswagen abgeschlossen hat.

MTW TZ: Aus der Serie der Mannschaftstransportwagen Renault Master für die Technischen Züge sind die letzten 31 Fahrzeuge dieser Beschaffungsserie bereits Ende März ausgeliefert worden. Für die Nachfolgeserie soll der Ausschreibungsvorgang im Februar 2012 abgeschlossen werden.

GWK I: Kräftiger Zuwachs bei den Gerätekraftwagen: Die für 2011 geplante Stückzahl von neun wurde zunächst auf 20 und schließlich auf 37 Einheiten erhöht. Geliefert werden Mercedes Axor 1829 mit Rosenbauer-Koffer.

MzKW: Das Ergebnis der neusten Ausschreibung sieht wieder MAN TGM 18.290 für die zweiten Bergungsgruppen vor, die von der Konfiguration her genau den zuletzt gelieferten Fahrzeugen entsprechen. Allerdings wird der Aufbau Pritsche/Plane nicht mehr von der Firma Empl hergestellt, sondern von der Firma Achleitner. Gegenüber der ursprünglichen Planung werden in 2011 nur 15 statt 30 Fahrzeuge ausgeliefert.

LKW 7t Ladebordwand: Für die Fahrzeuge mit Pritsche/Plane und Ladebordwand, die in mehrere Fachgruppen gehen, wird die geplante Stückzahl von 31 auf 42 aufgestockt. Es gibt wieder MAN

Auslieferungen Neufahrzeuge 2011

Fahrzeug	Hersteller	Typenreihe	Anzahl	Stückpreis
Mannschaftstransportwagen OV	VW	T5 (Facelift)	21	39.000
Mannschaftstransportwagen TZ	Renault	Master dCi 150	31	43.000
Gerätekraftwagen I	Mercedes	Axor 1829	37	220.000
Mehrzweckkraftwagen	MAN	TGM 18.290	15	145.000
LKW 7t Ladebordwand	MAN	TGM 18.290	42	122.000
Mannschaftslastwagen V	Mercedes	Sprinter 316 CDI	21	62.000
Mannschaftslastwagen IV	Mercedes	Atego 1329	15	99.000
LKW 7t Ladekran (Musterfahrzeug)	Mercedes	Actros 3341	1	258.000
LKW 12t Ladekran (Musterfahrzeug)	MAN	TGS 28.400	1	317.000
			184	20.953.000

Ostalgie trifft Hightech



Von Karl Michael Wiedemann und Michael Wolff

Der IFA L60 gehört nicht zu den ältesten Fahrzeugen beim THW. Aber zu den seltenen. Und mit diesem Kofferaufbau ist der IFA aus Rostock sicher einmalig beim THW. Als historisches Fahrzeug kann er aber noch nicht bezeichnet werden, da fehlen ein paar Jahre. Optisch und technisch ist er hingegen ein echter Hingucker. Mit allen Raffinessen einer modernen Führungsstelle.

Zunächst die Frage, wofür steht IFA? Im Jahr 1952 wurden in der ehemaligen DDR die Automobilwerke Ludwigsfelde als VEB Industriewerke Ludwigsfelde (VEB IWL) gegründet. Neben Schiffsmotoren stellten die Werkstätten auch Roller her. Im Dezember 1962 hat der Ministerrat der DDR beschlossen, am Standort Ludwigsfelde künftig LKW zu produzieren. In der Folge wurden von 1965 bis 1990 die beiden Typen IFA W50 und IFA L60 hergestellt. Der IFA L60 lief erstmals 1987 vom Band und sollte den W50 ablösen. Beide Typen gab es in 60 Grundvarianten und 240 länder-spezifischen Ausführungen. Die Produkti-

onszahlen sind beeindruckend. Von 1965 bis 1990 ist der W50 in 571.789 Einheiten gebaut worden, der L60 von 1987 bis 1990 immerhin 20.289 mal. Nach der Wiedervereinigung übernahm 1994 die Daimler-Benz AG einen Teil der Liegenschaft und produziert bis heute am dortigen Standort.

Nach Auskunft der Helfer aus Rostock muss der IFA L60 ursprünglich einen Plane- und Spiegel-Aufbau gehabt haben. Erst später wurde dieser durch den Kofferaufbau getauscht, der ursprünglich auf einem IFA W50-Fahrgestell war. Das Fahrgestell war außerdem mit einer Seilwinde

ausgestattet, welche aber vermutlich mit dem Aufbautausch stillgelegt wurde. Um die Seilwinde wieder nutzen zu können, musste der Aufbau um 12 cm erhöht werden.

Von Hamburg über Schwerin nach Rostock

Die Karriere des jetzt in Rostock stationierten IFA im THW kann nicht mehr ganz genau nachvollzogen werden. Erstmals aufgetaucht ist er in Hamburg beim Ortsverband Harburg. Er stammt ursprünglich von der Nationalen Volksarmee der DDR, was an einigen Stellen noch an der Farbe erkennbar ist. In Hamburg war er bis zur Auslieferung des neuen FÜKOMKW bei der Fachgruppe Führung/Kommunikation im Dienst. Von Harburg aus wurde ein Zwischenstopp bei der FK Schwerin eingelegt und 2007 kam der IFA letztlich zur FK nach Rostock, wo er als FÜKOMKW verwendet wird.

Im THW-Länderverband Hamburg / Mecklenburg-Vorpommern / Schleswig-Holstein entschloss man sich, nicht für jede FG. FK einen neuen FÜKOMKW zu beschaffen, sondern auf die vorhandenen LKW-Fahrgestelle zurückzugreifen. Um eine gleichwertige Führungsstelle zu erhalten, sind zum Teil bei den Alternativlösungen Anpassungen notwendig. Die Rostocker Helfer haben sich der Aufgabe gestellt, den FÜKOMKW so zu ertüchtigen, dass er ein gleichwertiger Ersatz für das Serienfahrzeug wird. Dies bedeutete, dass der Aufbau komplett überarbeitet und neu aufgebaut werden musste.

Im Ergebnis steht der FG. FK jetzt ein FÜKOMKW zur Verfügung, in dem es unter anderem fünf neue Arbeitsplätze mit einer strukturierten Netzwerkverkabelung gibt, welche flexibel als Netzwerk- bzw. Telekommunikationsanschlüsse genutzt werden können. Man hat darauf geachtet, dass die technischen Gegebenheiten vollständig kompatibel zum neuen



Völlig neu gestaltet ist der Innenraum der Führungsstelle.



Sparsame Schwaben legen Wert auf Eigenarbeit



Von Christian Wenzel

Schnäppchen ersteigert man heute nicht immer nur im Internet. Auf konventionellem Weg hat der THW-Ortsverband Bietigheim-Bissingen im Münsterland einen Actros für 12.000 Euro gekauft. Nach über 1000 Stunden für eine Rundumerneuerung sowie weiteren 4600 Euro für Umrüstungen steht eineinhalb Jahre später eine neue Transportkomponente mit vielen Möglichkeiten einsatzbereit auf dem Hof. Finanziert wurde alles mittels Sponsorenmodell.

Das THW Bietigheim-Bissingen bei Stuttgart beherbergt eine Fachgruppe Wassergefahren und eine Fachgruppe Logistik Verpflegung. Eigentlich hat man damit reichlich Transportfahrzeuge nach STAN zur Verfügung. Dem Ortsverband war dies jedoch nicht genug. Zahlreich vorhanden ist noch Überbaumaterial der ehemals benutzten Pontons, zusätzliches Küchenmaterial sowie Abstützholz der Bergungsgruppen. Nicht selten benötigt der Ortsverband alles Material beinahe zeitgleich für seine Großübungen, Veranstaltungen und Einsätze seiner jeweils sich perfekt ergänzenden Fachgruppen.

Der Bedarf und Wunsch war also da, es fehlte nur die Gelegenheit. Fündig wurde man 2009 bei der Firma KME in Greven. Die stellt Stahlcoils her und benutzte den Actros für den Transport dieser in den süddeutschen Raum zu Herstellern von Dachrinnen und Bewehrungen. In dieser Funktion brachte der Actros stattliche 930.000 km zusammen, jedoch alle ausschließlich im schonenden Langstreckenverkehr. Bevor das Fahrzeug die Helfervereinigung des Ortsverbandes im Oktober 2009 erstanden hat, wurde es von einem ortsansässigen Krafffahrersachverständigen begutachtet und der Zustand auch vom TÜV als gut befunden.

Zwei Helfer leisten 1000 Umbaustunden

Ab dann ging es beim Ortsverband Schlag auf Schlag: In Greven wurde das Fahrzeug abgeholt und kaum im Schwäbischen eingetroffen sofort noch im Originalzustand beim Tag der offenen Tür vorgestellt. Die Idee dabei ist simpel: Nachdem der Helferverein das Fahrzeug bezahlt hat, möchte man möglichst alle Arbeiten kostenneutral realisieren. Also werden Sponsoren für den Umbau und die weitere Ausrüstung des Fahrzeuges

Für eine Firma, die Stahlcoils herstellt, war der Actros vor seinem THW-Leben 930.000 Kilometer unterwegs – allerdings ohne die Ladebrücke zu wechseln.



Technische Daten

Hersteller	Daimler-Chrysler
Fahrzeugtyp	Actros 1831
Baumuster	950.03
Hubraum	11.946 ccm
Leistung	230 kW (309 PS)
Höchstgeschwindigkeit	85 km/h
Länge	9460 mm
Höhe	3140 mm
Breite	2500 mm
zulässiges Gesamtgewicht	18.000 kg
Nutz- und Aufliegegest	9920 kg
maximale Anhängelast	9500 kg
Sitzplätze	2 + Liegeprietsche
Erstzulassung	31.03.2000
THW Zulassung	08.06.2010
Kennzeichen	THW-83336

gesucht. Bald schon können die Helfer welche finden. Einer der wichtigsten ist ein Lackierer in einem Nachbarort, der über die Weihnachtsfeiertage 2009 und den Jahreswechsel auf 2010 den Helfern die Möglichkeit gibt, das Fahrzeug in seiner Halle zu zerlegen und zu lackieren.

Wesentlich engagieren sich hier zwei Helfer, Schirrmeister Dieter Fleischmann und Markus Trojansky, der Krafffahrer der Fachgruppe Wassergefahren. Insgesamt haben sie zusammen über 1000 Stunden Arbeit in den Umbau investiert. Dabei erhielten sie aber auch Hilfe von außerhalb. Denn nach der Lackierung ging es zurück zum Ortsverband, wo die Elektrik erneuert und die THW-spezifischen Einbauten wie Blaulicht und Signalhorn vorgenommen wurden. Hier legte Thomas Leitzmann aus dem benachbarten THW Ludwigsburg mit Hand an und ebenso Antonio Benatini, Zugführer aus dem eigenen Ortsverband.

Wechsel-Mechanismus nie genutzt

Nach Abschluss all dieser Arbeiten war das Fahrzeug beinahe komplett umgebaut. Nur noch das Chassis wurde separat auf schwarz lackiert, Unterbaukästen

Neue Einheit Küstenschutz: Mit Allrad bis an den Strand



Für die Deutschen ist die Insel Rügen ein Ferienparadies. Mit schönen Stränden, zerklüfteten Küsten, mit von Schilfgras umgebenen Boddengewässern. Doch was die Urlauber begeistert, bereitet Einsatzkräften durchaus Probleme. Wie kann schwere Technik an entlegene Stellen gebracht werden? Das THW Stralsund hat dafür eine neue Einheit Küstenschutz aufgestellt. Mit einem Quad ist die fahrzeugsfähige Ausstattung jetzt abgeschlossen.

Auf der Fahrt zur größten deutschen Insel, mit 1,2 Millionen Gästen im Jahr 2010 eine der wichtigsten Urlaubsregionen im Land, kommt man nicht an der Hansestadt Stralsund vorbei. Seit 2007 lässt sich der Strelasund bequem auf der großen Rügenbrücke überqueren. Bis dahin quälte sich der Verkehr zu den Hauptreisezeiten über den alten Rügendam, der zwischen dem Festland und der Insel auch über die kleine Insel Dänholm führt.

Küste an Ostsee viel zerklüfteter als an Nordsee

Und auf Dänholm hat das THW Stralsund seinen Stützpunkt. Die Insel wurde lange Zeit militärisch genutzt und gilt als Geburtsstätte der preußischen Marine. Das schön zurechtgemachte THW-Gebäude war früher eine Torpedohalle. Die THW-Helfer sind also direkt vor Ort, wenn es um das Thema Sicherheit und Sauberkeit an den Küsten geht. Dass dies zu ihren Aufgaben gehört, wird durch die Fachgruppe Ölschaden untermauert, die in Stralsund stationiert ist.

Gefährdungspotenzial gibt es genug, nicht nur durch die Häfen entlang der Ostseeküste. Da ist auch die Kadettrinne zu nennen, mit 63.000 Handelsschiffen, davon 9000 Tankerpassagen, einer der am stärksten befahrenen Seewege Europas. Und mit einem gefährlichem Engpass gerade mal 25 Kilometer vor der deutschen Küste, wo die Fahrtrinne nur 500 bis 1000 Meter breit ist und zudem einen Knick von 90 Grad macht.

Was nützt aber moderne Ölwehrtechnik, wenn sie nicht an das Gewässer zu bringen ist. An der Nordsee ist die Küstenlinie eingedeicht, auf den Deichen oder am Deichfuß zum Hinterland gibt es meist befestigte Wege. Ganz anders an der mecklenburgischen Ostsee. Strände und Steilküsten wechseln sich ab.

„Bei uns gibt es nur alle paar Kilometer eine schmale Zufahrt zur Küste, und die ist meist mit Sand bedeckt“, weiß Ronny Krohn, der Ortsbeauftragte des THW Stralsund aus eigener Erfahrung. „Mit unseren LKW Ölschaden auf Straßenfahrzeugen haben wir da keine Chance. Deshalb mussten wir nachbessern und haben eine STAN Küstenschutz selbst geschrieben.“

Transport an Wasserlinie über lange Strecken

Die beiden dreiachsigen Fahrzeuge der Fachgruppe Ölschaden B, LKW mit Ladekran und LKW Wechsellader, transportieren die Ausstattung zum Einsatzort. „Uns fehlte dann der Schritt von der Straße zur Wasserkante. Das geht nur mit geländegängigen Fahrzeugen“, sagt Ronny Krohn. Damit nicht genug. Ist ein Weg zur Küste gefunden, kann es sein, dass Geräte, Anhänger und Helfer noch kilometerweit entlang der Uferlinie transportiert werden müssen. „Bei der Havarie eines Schiffes kann es passieren, dass wir vor Rügen oder Usedom einen 20 Kilometer breiten Küstenstreifen abarbeiten müssen.“

Zuständig für den Küstenschutz ist das Havariekommando Cuxhaven, eine gemeinsame Einrichtung der norddeutschen Küstenländer. In Heiligendam gibt es das Ölwehrdepot für Mecklenburg-Vorpommern. Dort hinterstellt sind unter anderem sieben Container und 10 Anhänger. Das sind die wichtigen Komponenten für den Ersteinsatz, unter anderem mit der Schutzausrüstung für die Helfer. Die Anhänger sind bewusst nicht sehr groß dimensioniert, teilweise mit Kugelkopf-Kupplung versehen, um sie auch mit kleineren Fahrzeugen ziehen zu können.

Thüringer Pumpen-Transporter



Von Thomas Ermels

Sie sind Spezialisten fürs Hochwasser. Das THW Rudolstadt-Saalfeld verfügt seit seiner Gründung im Jahr 1996 über eine Fachgruppe Wasserschaden/Pumpen. Aus der anfänglichen 5000 l-Pumpe ist mittlerweile eine Havariepumpe mit der dreifachen Leistung geworden. Für den Transport der umfangreiche Ausstattung haben die Rudolstädter ein Verlastungskonzept entworfen und umgesetzt. Herausgekommen sind zwei Sattelzüge.

Begonnen hat alles mit einem Saale-Hochwasser im Jahr 1994. Damals gab es im Landkreis noch keinen THW-Ortsverband, der die Fluten eindämmen konnte. Diese Schadenslage sowie der laufende Aufbau zusätzlicher THW-Einheiten in den neuen Bundesländern führte schließlich zur Gründung des THW-Ortsverbandes Rudolstadt-Saalfeld.

„Wir brauchen Pumpen“

Der damalige Landrat Dr. Werner Thomas hatte sich dabei für eine Pumpenausstattung stark gemacht. „Wir brauchen Pumpen“, so sein Wunsch ans THW. Das wurde erhört und so startete am 22. März 1996 schließlich der neue Ortsverband mit einem Technischen Zug sowie einer Fachgruppe Wasserschaden/Pumpen. Als Stützpunkt bezog man das Gebäude eines ehemaligen Bauunternehmens in der Rudolstädter Oststraße. Die erste Truppe bestand aus sechs Helfern, ein IFA L 60 stand als Einsatzfahrzeug zur Verfügung. Die Helferzahlen stiegen, im Jahr 2001

kam eine Fachgruppe Beleuchtung (B) mit einem Leuchtbalken Helimax 550 hinzu. Der Landkreis wollte die THW-Ausstattung verbessern und finanzierte eine örtliche Gefahrenabwehr.

Den Pumpenanhängers tauschte man im Jahr 2005 gegen eine DIA-Havariepumpe.

Irgendwann platzt das THW-Haus aus al-

len Nähten, ein Neubau musste her. Dieser kam schließlich 2005. Allerdings ohne Umzug, man errichtete Fahrzeughalle und das neue Verwaltungsgebäude am gleichen Standort. Monatelang lief der Dienstbetrieb auf einer Baustelle weiter. Im Herbst 2011 zählt der Ortsverband 43 Helfer sowie 16 Mitglieder in der Jugendgruppe.

Bedingt durch die spezialisierten Fachgruppen gibt es viele überregionale Einsätze. Wenn doch mal Hilfeleistungen im Landkreis anfallen, so können sich die THW-Helfer auf eine sehr gute Zusammenarbeit mit den Einheiten von Feuerwehr und Rettungsdienst freuen. Auch mit der Kreisbrandinspektion steht man in engem Kontakt.



Herzstück der Fachgruppe Wasserschaden/Pumpen ist eine Anhängerpumpe 15.000 l pro Minute, hier bei einem Hochwassereinsatz 2006 an der Elbe bei Dresden.



Von Stefan Schumacher

Mit den Gerätekraftwagen von Borgward begann für das junge THW eine neue Zeitrechnung. Ein Exemplar im authentischen Originalzustand ist erhalten geblieben. Und feiert seinen 50. Geburtstag. Herzlichen Glückwunsch nach Steinau an der Straße. Hier sorgt Andreas Hartmann dafür, dass der Oldtimer kein Museumsstück ist, sondern auf große Reisen gehen kann.

Das Leben unseres Borgward als Einsatzfahrzeug begann 1961 mit der Zulassung für das Katastrophenschutz-Zentrallager in Wächtersbach (Hessen). Von dort aus wurde der GWK zunächst an die umliegenden Ortsverbände zur Ausbildung verliehen, solange diese noch über keine eigenen Gerätekraftwagen verfügten.

Schon 1962 kam der Borgward nach Wetzlar an der Lahn. Hier gehörte er fast 20 Jahre als Gerätekraftwagen zum Bergungszug, zunächst in khakifarbener Lackierung. Das THW-blau hat der Borgward

1975 anlässlich des Hessentages in Wetzlar erhalten.

Die Ausmusterung erfolgte 1980. Einige Helfer haben dann das erste große Einsatzfahrzeug des Ortsverbandes vom Bund gekauft, um es der Nachwelt zu erhalten. Die Gruppe der Althelfer hat den Oldtimer gepflegt, etwas restauriert und einmal im Jahr mit einem roten Kennzeichen zur Übung mitgenommen. In diesem Zeitraum hat der Borgward auch eine frische Lackierung erhalten, die heute noch auf der Karosserie ist.

17.000 Kilometer in aktiver THW-Zeit

Wie kam jetzt Andreas Hartmann zu dem Borgward? Es war ein Zufall, dass er ihm über den Weg gelaufen ist. Bis 1997 wirkte Hartmann als THW-Helfer im Ortsverband Steinau mit. Vom benachbarten Hanau aus waren 1996 Pontonteile der Brückenbauer nach Wetzlar zu transportieren – für eine Ausstellung anlässlich der Einweihung des neuen THW-Stützpunktes in der aufgelassenen Spilburg-Kaserne. Hartmann übernahm die Fuhre und hat bei der Ausstellung zum ersten Mal den Borgward gesehen. „Wenn das Auto mal weg soll, bitte an mich denken“, hämmerte er den Wetzlarer Althelfern ins Gedächtnis. Und die dachten an ihn: 1999 kam der Anruf, sie wollen den alten GWK jetzt abgeben.

Schon seit seiner Jugend hatte Hart

Der als Oldtimer erhaltene Borgward GWK war beim THW im hessischen Wetzlar stationiert, bis 1975 khakigran lackiert und mit WI-Kennzeichen auf das Innenministerium zugelassen.

