



Eine Basis, zwei Typen

Von Christian Wenzel

Aus einem Fahrgestell zwei Fahrzeugtypen machen. Das gilt für die neuen Kipperserien für die Fachgruppen Räumen und Logistik. Unterschiede bestehen in großem Führerhaus und langer Pritsche zu kurzer Kabine und Ladekran. Die zwei Prototypen haben inzwischen Musterprüfung und Geländeerprobung positiv bestanden.

Nach der letzten Serie Kipper vom Typ Mercedes Benz Axor und dem Nachfolger Arocs kommt die nächste Fahrzeugreihe vom neuen Generalunternehmer MAN. Bei der Ausschreibung hat man mit der Baureihe TGS das Rennen gemacht. Fahrgestell und Kabine werden im MAN-Werk München gebaut, die Montage des Kippaufbaus und der Einbau der Sonderanlage und Funkausstattung erfolgt bei einem Unterauftragnehmer von MAN, der Firma Freytag in Elze (Niedersachsen). Die Stückpreise liegen bei 150.000 Euro (Räumen) und 180.000 Euro mit Ladekran (Logistik). Das Investitionsvolumen in diese Fahrzeugserie beträgt für die Beschaffungsjahre 2018 und 2019 gut 11,6 Millionen Euro.

Bei diesem Fahrzeugprojekt wird erstmals eine neue Option umgesetzt. Konkret wurde der Vertrag ausgeschrieben mit einem gleichen Basisfahrzeug, aber mit zwei Ausbauvarianten: einmal langer Kipper mit großem Führerhaus und einmal kürzere Kippfläche, Ladekran 6,8 tm und kurzem Führerhaus.

18 Tonnen und 420 PS

Zum ersten Mal seit dem Jahr 2001 rollen wieder über eine reguläre Ausschreibung neue Zugfahrzeuge in die Materialerhaltungstrupps. Damals gab es eine kleine Serie von neun MAN ME 280B für diesen Trupp.

Inhaltlich sind in der Kipper-Ausschreibung von der THW-Leitung praktisch keine Veränderungen vorgenommen worden. Man wollte weiterhin ein ähnliches Fahr-

gestell mit 18t zulässigem Gesamtgewicht haben und einen etwa 420 PS starken Motor mit Automatikgetriebe. Ein solches Fahrzeug liefert MAN nun mit dem TGS 18.420 mit Kippmulde der Firma Meiller und in der Variante Log-M zusätzlich mit einem Ladekran des dänischen Herstellers HMF.

Mustererprobung in Rostock

Aufgrund der neuen Fahrzeugserie und den beiden Varianten mit und ohne Kran wurde eine umfangreiche Musterabnahme vorgenommen. Dies wird beim THW nur gemacht, wenn es ein grundsätzlich neues Baumuster gibt. Durch die Zusammenlegung der zwei Varianten und den neuen Hersteller sah man Grund genug,



Fahrgestell und Motorisierung sind identisch, aber große Kabine und lange Pritsche beim Kipper Räumen, kleines Führerhaus, Ladekran und kurze Ladefläche beim Kipper Logistik.



Musterprüfung des neuen Kippers mit Ladekran auf dem Hof der Firma Freytag in Elze. Schafft der Ladekran, was das Lastdiagramm verspricht?





Die saugt was weg

Von Thomas Ermels

Pumparbeiten sind mittlerweile fester Bestandteil der THW-Einsatzoptionen. Seit der Einführung des Neukonzepts 1995 gibt es mit der Fachgruppe Wasserschaden/Pumpen (WP) eigene Einheiten für die Bekämpfung von Überschwemmungen. Hierfür beschaffte die THW-Leitung Pumpenanhänger mit 5000 bzw. 15.000 Litern pro Minute. Bei vielen Unwettern hat sich jedoch gezeigt, dass stellenweise mehr Kapazität gebraucht wird. Die THW-Leitung hat daher bei Börger sieben Hochleistungspumpen bestellt. Und die saugt mit bis zu 25.000 Litern pro Minute viel weg. Wir stellen die neue Pumpe des THW Pfaffenhofen (Bayern) näher vor.

Der erste Eindruck ist überwältigend. Bisher waren die THW-Pumpenanhänger auf kompakten Zweiachsern aufgebaut, die man schnell rückwärts in eine Ecke rangieren konnte. Nun kommt ein acht Meter langer LKW-Anhänger vorgefahren, der in Kombination mit einem MzKW die maximal zulässige Zuglänge von 18,75 Meter voll ausschöpft. Und das alles nur für eine Pumpe.

Mehrere Nummern größer

Mit der neuen 25.000 Liter-Pumpe erreicht die Ausstattung der Fachgruppe WP neue Dimensionen. Eine leistungsfähigere Pumpe erfordert auch einen größeren Antriebsmotor. Außerdem wurden die Anforderungen neu definiert. Zukünftig soll ein Teil der Ausstattung auf dem Anhänger verlastet werden, um das Handling des

schweren Zubehörs zu optimieren und schneller einsatzbereit zu sein.

Das erforderte eine neue Fahrzeugkonzeption. Basis ist ein Plattformanhänger der 14-Tonnen-Klasse mit Tandemachsen und einer Stardeichsel. Das Fahrgestell beschaffte Börger bei einem örtlichen Fahrzeugbauer. Rechnet man die Deichsel hinzu, kommt der Anhänger auf eine Länge von zehn Metern.

Das Antriebsaggregat des britischen Motorenbauers Perkins befindet sich mittig über den Achsen. Dahinter angeflanscht ist eine pneumatisch betätigte Kupplung. Die Kraftübertragung geht weiter über eine Kardanwelle und eine Überlastkupplung in ein Verteilergetriebe. Entsteht während der Pumparbeiten eine Überlast-Situation z. B. durch größere Fremdkörper in den Drehkolben, werden Pumpe und Antriebsmotor über eine Kupplung entkoppelt und eine



Nur einen Monat nach der Auslieferung kommt die neue Großpumpe des THW Riesa im August 2018 zu ihrem ersten Einsatz. THW-Helfer aus den Ortsverbänden Bautzen, Kamenz, Radebeul und Riesa fluten ein 10.000 Quadratmeter großes unterirdisches Kohlestaubbecken, um einen tief eingedrungenen Brand zu bekämpfen. (Fotos: Martin Werner)



Germersheim: Für jede Führungskraft ein Smart

Mit einer besonderen Aktion macht das THW Germersheim in Rheinland-Pfalz auf sich aufmerksam. Zu Werbezwecken werden keine Flyer verteilt und keine Plakate geklebt, jede Führungskraft fährt mit einem THW-blauen Smart durch die Gegend. Mit dem Werbeslogan „Menschen – Technik – THW“.

Die Entscheidungsträger des Ortsverbandes hatten sich längere Zeit Gedanken gemacht, wie das THW in der Öffentlichkeit noch besser repräsentiert werden kann. Das betrifft die 22.000-Einwohner-Stadt am Rhein ebenso wie den Landkreis Germersheim. Flyer, Brottüten, Ausstellungen, Plakate, Werbeanhänger: alles dies wurde diskutiert und dann doch verworfen. Flyer und Brötchentüten landen zu einem hohen Prozentsatz im Müll, Ausstellungen sind personalintensiv und je nach Veranstaltung auch wetterabhängig, Plakatwerbung ist stationär und wird schnell überklebt, Anhänger mit Werbung an verschiedenen Standorten aufstellen erschien zweifelhaft ob des gewünschten Erfolgs.

Dann brachte der Gruppenführer der B1 eine weitere Idee ins Spiel: Smart statt Anhänger. Christopher Keller hat eine eigene Werkstatt und ist ein Schrauber. Für den gelernten Industriemechaniker gilt die Devise „geht nicht – gibt's nicht“. Die angedachten Fahrzeuge sollten ja alle gebraucht beschafft werden und ein kleinerer Blech- oder Motorschaden wäre kein Problem, das kann man reparieren.

Was die Lackierung und Beschriftung betrifft, so wird im Ortsverband sowieso vieles

in Eigenleistung gemacht. Schließlich hat man reichlich Erfahrung gesammelt beim Restaurieren der hauseigenen Oldtimer. Das sind ein Munga von Auto Union (Baujahr 1965), ein Magirus Jupiter LKW von Klöckner Humboldt Deutz (1965) und ein Amphibienfahrzeug DUKW des amerikanischen Herstellers GMC (1942).

Kennzeichen = Funkrufname

Die Vorteile für den Smart: klein, leicht und besser positionierbar als ein Anhänger. Darüber hinaus kann der Fortwo auch für Besorgungsfahrten eingesetzt werden, was wiederum werbewirksam wäre. Was die laufenden Kosten betrifft, so kalkulierte man diese als überschaubar, beim Autokennzeichen war man sich einig, dass dieses nie THW-Ziffern bekommen würde.

In der Arbeitsgruppe kam natürlich auch die Frage nach einer Sondersignalanlage und dem Funkrufnamen auf. Da es im Ortsverband schon mehrere zusätzliche Fahrzeuge gibt, sind somit auch die Standard-Funkrufnamen erschöpft. Daraufhin folgte aus der Runde die nicht ganz ernstgemeinte Idee, den Personenrufnamen der

Führungskraft zu verwenden. Da im Landkreis Germersheim gerade auch die vierstelligen Nummern auf den Fahrzeug-Kennzeichen freigegeben wurden, würde eine Kombination gut passen.

Jedes Fahrzeug für 1000 Euro

Aus diesem Spaß ist dann das Vorhaben geboren, zwecks mehr Präsenz je Führungskraft einen Smart zu besorgen. Mit den Nummernschildern GER für Germersheim, T für THW und vierstelliger Zahlenfolge entsprechend dem persönlichen Funkrufnamen. Trotz Bedenken, dass es schwierig werden könnte, gleich sechs dieser Fahrzeuge möglichst identischer Baureihe zu bekommen, wurde das Ziel standhaft angepeilt. Ebenso spielte es keine Rolle, dass man die Akteure auch mal für verrückt erklärte.

Die Beschaffung der Zweisitzer mit den Baujahren 1999 bis 2001, jeder hatte beim Ankauf so um die 100.000 km auf dem Tacho, dauerte knapp ein halbes Jahr. Aus diesen Baujahren sind solche Smart für rund 1000 Euro zu haben. Die Aufarbeitung konnte beginnen. Die sechs Smart Typ Fortwo 450 (54 PS, 135 km/h) mussten von der Schraubertruppe mehr oder minder komplett zerlegt werden. Damit die Kosten für Reparatur und Umgestaltung nicht aus dem Ruder laufen, erfolgte der überwiegende Teil der Arbeiten natürlich in Eigenleistung.



Die Führungskräfte haben die Smart Zuhause stehen und müssen ihre werbewirksamen Alltagsfahrten dokumentieren. Entsprechend der Funktion sind wichtige Einsatzmittel an Bord des Zweisitzers.

Mit acht Kraffahrzeugen in den Garagen gehört der Fuhrpark des THW Cloppenburg zu den kleineren im Land. Auf zehn Anhängern und in sechs Abrollbehältern befindet sich darüber hinaus vielfältige und interessante Technik, etliches davon als Zusatzausstattung. Dazu zählen auch die jüngsten Anschaffungen, ein AB Netzersatzanlage und ein Gerätewagen Tauchen.

In der Kreisstadt im westlichen Niedersachsen hat das THW eine Fachgruppe Ölschaden vom Typ C für Binnengewässer stationiert. Dazu gehört ein Mercedes Actros 2541 6x2 Wechsellader für das Abrollsystem der Fachgruppe mit Separationsanlage. Wenn schon ein solches Trägerfahrzeug in der Garage steht, ist es zweckmäßig, weitere Technik auch auf der Basis des Abrollsystems vorzuhalten. Dazu passt der Notstromgenerator, den die Firma Exxon Mobil dem THW Cloppenburg spendete. Dabei handelte es sich um einen Normcontainer, in dem die Maschine eingebaut war. Dass dieser Container jahrelang auf einer Baustelle stand, sah man schon von weitem. Das Aggregat selbst war aber unbeschädigt.

Leistung 310 kVA

Angetrieben von einem Caterpillar Motor 3408 Diesel bringt der Generator von AvK eine Nennleistung von 310 kVA. Die Betriebsstunden lagen bei ca. 3300. Der Container und die gesamte Elektrik mussten erneuert werden. Nach Verhandlungen mit dem Landkreis Cloppenburg erklärte sich dieser bereit, die Kosten für die nötige Umrüstung zu übernehmen. Die Anlage solle dann für die örtliche Gefahrenabwehr (ÖGA) vorgehalten werden.

Um die Generatoranlage mit dem Wechsellader transportieren zu können, musste der Normcontainer in einen Abrollbehälter verwandelt werden. Die

technischen Voraussetzungen wurden abgeglichen, um im Bedarfsfall das Aggregat auch durch die Feuerwehr an den Einsatzort bringen zu lassen, die ebenfalls ein Wechselladersystem vorhält. In Cloppenburg sind die Hilfsorganisationen auf einem großen Areal zusammen untergebracht, dadurch sind die Wege zu den Kameraden sehr kurz.

Die Herrichtung der mobilen Stromquelle begann in einer LKW-Werkstatt, die die Anlage durchprüfte. In Eigenleistung wurde der Motor mit Generator in typischem gelb der Firma Caterpillar lackiert. Eine Fachwerkstatt für Anlagenbau fertigte auf einer genormten Hakenaufnahme einen Rahmen samt Bodenplatte. Danach erfolgte die Positionierung des Aggregats. Türen für Wartung und Revisionsarbeiten wurden eingeschweißt, ebenso für die Belüftung. Die Verkleidung einschließlich der Schallisolierung erfolgte zum Schluss, die neue Verkabelung erledigte eine Fachfirma. Der Abrollbehälter entspricht den Maßen eines 20 Fuß Containers.

16 Energieausgänge

Die komplette Leistung kann sowohl direkt abgenommen als auch über die aggregat-eigenen Steckdosen verteilt werden. An Steckdosen sind im Bereich von 400 Volt verbaut je zweimal 125 A CEE, 63 A CEE, 32 A CEE, 16 A CEE, dazu acht Steckdosen 230 Volt. Um auch Kabelmaterial mitzuführen

zu können, gibt es ein großes Staufach für die Leitungsrollen.

Das Notstromaggregat kann Netze ausfallfrei übernehmen. Die digitale Steuerung macht es möglich. Die entsprechenden Kabel hierfür sind im Stauraum verlastet. Die Inbetriebnahme fand auf dem Testprüfstand eines Blockheizkraftwerk-Dienstleisters statt. Alle Funktionen konnten hier bei Vollast geprüft werden.

Gerätewagen Tauchen

Ein ehemaliger Gerätewagen Atemschutz von der Technischen Zentrale der Feuerwehr Neu-Ulm wird jetzt vom THW Cloppenburg als Taucherwagen weiter-



Ein Notstromaggregat in einem 20-Fuß-Container haben die THW-Helfer aus Cloppenburg in einen Abrollbehälter Netzersatzanlage umgebaut. Zum Transport wird der Wechsellader der Fachgruppe Ölschaden verwendet.



S'got au ä weng me

Von Georg Stratmann

Nein, nicht schwäbisch, sondern viel mehr alemannisch wird im badischen Landesteil von Baden-Württemberg gesprochen. So auch in der Ortenau, wo die Stadt Offenburg liegt. „Es geht auch ein wenig mehr“ heißt die Übersetzung der Überschrift. Damit ist die Pumpenausstattung des THW Offenburg gemeint. Neumodisch würde man dazu XL oder XXL sagen.

Seit 1952 gibt es in Offenburg einen Ortsverband des Technischen Hilfswerks. Praktisch von Anfang an spielte das Thema Wasser eine große Rolle. Die Strukturänderung des THW Mitte der 1990er Jahre verfestigte die Spezialisierung dadurch, dass neben dem Technischen Zug ein Fachgruppe Wasserschaden/Pumpen stationiert wurde. Im erweiterten Katastrophenschutz stellte man bis zu diesem Zeitpunkt einen Bergungszug, eine Instandsetzungszug mit der Zusatzausstattung Pumpen sowie einen Verpflegungsgruppe.

Der Schwerpunkt des Einsatzgeschehens liegt im Bereich der Fachgruppe WP. Ein weiterer Schwerpunkt ist der seit 1988 eingeführte THV-Dienst (technische Hilfe auf Verkehrswegen), der nicht nur auf die nahegelegene Autobahn 5 Karlsruhe – Freiburg beschränkt ist. Ziemlich in der Mitte zwischen diesen beiden Großstädten liegt Offenburg, das 60.200 Einwohner hat.

Bekannt ist die Stadt unter anderem durch den Stammsitz des Burda-Verlages und den Weinanbau in drei Stadtteilen. Nach mehreren Umzügen ist der THW-Ortsverband seit 1997 auf dem ehemaligen Areal einer Straßenmeisterei im Norden der Stadt an der Bundesstraße 8 beheimatet.

Viel Transportvolumen nötig

Der Blick in die Garagen des Ortsverbandes zeigt, dass der Technische Zug über die STAN-Fahrzeuge MTW Zugtrupp, GKW I und MzKW verfügt. Den beiden Bergungsgruppen ist je ein Anhänger zugeordnet. Auffällig ist die Netzersatzanlage 175 kVA der B2A. Ursprünglich bei der Fachgruppe Elektroversorgung des THW Mannheim kam sie nach Offenburg, weil ein 50 kVA-Aggregat nicht die notwendige Leistung bringt, um zwei Pumpen betreiben zu können, die einen sehr hohen Anlaufstrom haben. Der

Anhänger Wechselbrücken (WB) gehört zur B1 und wurde von der Helfervereinigung gebraucht beschafft. Auf der dazugehörigen WB mit Schiebeplane ist das Einsatz-Gerüst-System des TZ verlastet. Eine weitere WB mit Schiebeplane ist als Transportraum vorhanden.

Der Fachgruppe Wasserschaden/Pumpen (FGr WP) stehen neben dem neuen LKW Ladebordwand auf MAN TGM auch ein neuer MLW IV, ebenfalls auf MAN TGM, und zwei Anhänger zur Verfügung. Beim einen handelt es sich um den Anhänger mit der Schmutzwasserkreiselpumpe DIA AVS 650 TS. Mit ihr können bis zu 15.000 l/min Schmutzwasser gefördert werden. Im Jahr 2005 ist dieser Pumpenanhänger kurz nach der Indienststellung zum Auslandseinsatz nach New Orleans geflogen worden. Die sehr umfangreiche Ausstattung an Pumpen und das notwendige Zubehör wird auf den beiden LKW wie auch auf dem zweiten Anhänger mit zwei Wechselbrücken verladen.

Schläuche bei Fahrt auslegen

Jahrelange Erfahrungen haben dazu geführt, dass an der DIA-Pumpe Ände-



Die DIA mit einer Leistung von 15.000 l/min ist das Herzstück der Pumpenausstattung in Offenburg. Der Anhänger war schon in den USA im Einsatz.

Pumpenausstattung des THW Offenburg

Anzahl	Leistung (l/min)	Art der Pumpe
1	15.000	Schmutzwasserkreiselpumpe DIA AVS 650 TS
2	10.000	EMU Bergwerks-Tauchpumpen
1	3500	Wilo Tauchpumpe
2	2500	Wilo Tauchpumpen
2	2000	Wilo Tauchpumpen
1	2000	ABS Schlammpumpe
4	1800	Spechtenhauser Chiemsee EX B
1	1500	Mast ATP 15 R
3	1500	Mast Tauchpumpen
2	800	Mast Tauchpumpen

Gesamtleistung: 64.300 l/min