

# Technische und taktische Überlegungen bei der Beschaffung von Teleskop-Gelenkmasten

Als Alternative zu den Drehleitern DLK 18-12 und DLK 23-12 sind nach den neuen Feuerwehr-Zuwendungsrichtlinien FwZR vom 13.12.2004 (vgl. *brandwacht* 1/2005, S. 5 ff) auch Teleskop-Gelenkmasten in vergleichbarer Ausführung förderfähig. Die Formulierung „*Teleskop-Gelenkmasten in vergleichbarer Ausführung*“ bedeutet, dass die Sicherheitsausstattung und die einsatztaktischen Leistungsparameter von Teleskop-Gelenkmasten den von genormten Drehleitern nach DIN 14701 entsprechen müssen, da für Teleskop-Gelenkmasten als Rettungsgerät der Feuerwehr bisher kein eigener technischer Standard existiert. Die EN 1777, die kürzlich als europäische Norm veröffentlicht wurde, beschreibt lediglich Hubarbeitsbühnen und keine Rettungsgeräte für Feuerwehren. Diese Norm ist daher nicht mit DIN 14701 vergleichbar.

Als wesentliches Problem eines Teleskop-Gelenkmasten gegenüber einer DLK 18-12 oder DLK 23-12 stellt sich die hohe Fahrzeugmasse von über 16 000 kg, die hohen Achslasten von über 10 000 kg und/oder die große Fahrzeughöhe von über 3,30 m dar. Ein Anfahren aller baulichen Anlagen auf Grundstücken zur Sicherstellung des zweiten Rettungsweges ist damit nicht immer gewährleistet. Im Regelfall ist die Benutzung eines Teleskop-Gelenkmasten

nur dann sicher möglich, wenn sich die Aufstellfläche auf öffentlichen Verkehrsflächen befindet.



Nachfolgende Fragen sind deshalb zu klären, bevor man sich zur Beschaffung eines Teleskop-Gelenkmasten **als Alternative** zu einer Drehleiter DLK 18-12 oder DLK 23-12 entschließt:

## Sicherheitstechnische Anforderungen nach DIN 14701

Ist eine Getriebesperre vorhanden (Fahrgetriebe und Antrieb des Hubrettungssatzes müssen sich gegenseitig sperren)?

Ist sichergestellt, dass der in Fahrstellung abgelegte Hubrettungssatz erst nach Wirksamwerden der Abstützung in Betrieb genommen werden kann?

Wird ein Bewegen der Abstützung verhindert, solange der Hubrettungssatz nicht in Fahrstellung abgelegt ist?

Ist der Hubrettungssatz ausgestattet mit einer Geländeneigungsausgleichs-Einrichtung bis zu 7 % (Niveauregelung); mit redundanten Einrichtungen für die Bewegungen Aufrichten, Neigen und Aus-/Einfahren; mit einer Lastmomentwarn-Einrichtung, die im Gefahrenbereich optisch und akustisch warnt; mit selbstständigen Einrichtungen zur Abstimmung der Bewegung bei Erreichen der Freistandsgrenze; mit einer Anstoßsicherung; mit der Möglichkeit eines Notbetriebes bei Ausfall des maschinellen Antriebs; mit Steuerständen am Drehturm (Hauptsteuerstand) und am Korb?

### Einsatztaktische Anforderungen

Ist ein kontinuierliches Hoch- und Heruntersteigen über einen Leiterpark möglich (Brückenbildung)?

Wird eine max. Rüstzeit von 180 Sekunden nicht überschritten?

Ist eine Nennrettungshöhe von mind. 18 m bzw. 23 m bei einer Nennausladung von mind. 12 m gegeben?



### Anforderungen an Aufstellflächen

Werden Hubrettungsfahrzeuge auf Grundstücken, die mit Feuerwehrzufahrten ausgestattet sind, eingesetzt, so müssen neben den oben genannten Anforder-

ungen (Fahrzeugmasse, Achslast und Fahrzeughöhe) auch noch folgende statische und geometrische Voraussetzungen gegeben sein:

Maximale Bodenpressung pro Stütze nicht über 80 N/cm<sup>2</sup>?

Fahrzeugbreite bei ausgefahrener Abstützung nicht über 4,50 m?

Abstände der Gebäudeaußenkante von der Aufstellfläche zwischen 3,00 m und 9,00 m?

Es ist zu bedenken, dass beim Einsatz von Hubrettungsfahrzeugen, die nicht diesen Anforderungen der bauaufsichtlich eingeführten Richtlinie „Flächen für die Feuerwehr“ genügen, aber auf Grundstücken eingesetzt werden, die mit diesen Flächen (Zufahrten und Abstellflächen für die Feuerwehr) ausgestattet sind, erhebliche Haftungsrisiken für die Gemeinden und ggfs. für die Feuerwehr-Führungskräfte entstehen können.

Daher sollten die Feuerwehren, welche die Beschaffung eines Teleskop-Gelenkmasten **als Alternative** zu einer Drehleiter DLK 18-12 oder DLK 23-12 in Erwägung ziehen, zunächst gemeinsam mit ihrem Kreisbrandrat eine gründliche Bestandsanalyse aller baulicher Anlagen in ihrem Schutzbereich durchführen, bei denen mittels eines Hubrettungsgerätes insbesondere der zweite Rettungsweg sichergestellt werden muss; das Ergebnis sollte dokumentiert werden.

Zu berücksichtigen ist dabei auch, dass Hubrettungsfahrzeuge im Regelfall auch zu überörtlichen Einsätzen alarmiert werden. Im übrigen ist darauf hinzuweisen, dass andere Arten von Hubrettungsfahrzeugen, wie z. B. reine Gelenkmasten **nicht** förderfähig sind.