



JOCHEN THORNS  
Stuttgart

## Zum Ersten, zum Zweiten, zum Dritten ..!

Die Feuerwehrfahrzeug-Normung in Deutschland scheint einer Herkulesaufgabe gleich zu sein: Nach zwei so genannten Typenreduzierungen Anfang der 1990er-Jahre und 2002 wird nun der dritte Versuch einer Vereinheitlichung der deutschen Feuerwehrfahrzeuge unternommen. Der Wille zum Handeln ist da: »Der dritte Versuch muss und wird gelingen!« lassen der Ausschuss für Feuerwehrangelegenheiten, Katastrophenschutz und zivile Verteidigung (AFKzV) der Innenministerkonferenz, der Deutsche Feuerwehrverband und der Normenausschuss Feuerwehrwesen unisono verlauten. Denn die bisherigen Bemühungen, der ausufernden Variantenvielfalt Einhalt zu gebieten, sind gescheitert, weil »– entgegen der Erwartungen – für die gemeinsam festgelegten Fahrzeug-Grundtypen durch die aufgrund der neuen Normen möglichen Variantenvielfalt für die Fahrzeugindustrie eine Typenmehrung entstanden war«, heißt es im AFKzV-Papier.

Aus diesem Grund hat die Projektarbeitsgruppe diesmal gleich darauf verzichtet, Fahrzeugtypen zu streichen. Statt bisher 17 sind nun 21 bzw. 23 Fahrzeugtypen in der so genannten AFKzV-Feuerwehrfahrzeug-Typenliste 2009, welche die Grundlage für die künftige Normungsarbeit sein soll, enthalten. Wer nun aber eine neue Vielfalt genormter Fahrzeugtypen erwartet, wird enttäuscht. Lediglich bei den Tanklöschfahrzeugen soll es Anpassungen und damit drei verschiedene Varianten geben – der Weg der Zusammenlegung der bestehenden Tanklöschfahrzeugtypen zu einem Fahrzeugtyp wurde begraben. Die anderen Änderungen der Typenliste, die als strategisch-konzeptionelle Leitlinie der Normungsarbeit gesehen werden muss, spiegeln die aktuelle Realität wider.

Warum jedoch sind die bisherigen Typenreduzierungen gescheitert? Ich meine, es lag auch daran, dass die mit der Konzentration auf wenige Grundtypen und der Umkehr der Normen von der Maximalausstattung zur Mindestausrüstung gebotene Wahlfreiheit zu große Spielräume geschaffen hat, die schnell zu einer Ausweitung der Variantenvielfalt geführt hat. In Abwandlung des olympischen Mottos »citius, altius, fortius« (schneller, höher, stärker) wurden die Feuerwehrfahrzeuge immer größer, immer höher, immer schwerer – und manchmal auch leistungsfähiger: Hilfeleistungslöschgruppenfahrzeuge mit einem zulässigem Gesamtgewicht von 18 Tonnen sind heute keine Seltenheit mehr und meist nicht leistungsfähiger als das Normpendant mit 14,5 Tonnen Gesamtmasse. In manchen Fällen sind Fahrzeuge trotz gleichen Namens nicht mehr miteinander vergleichbar und weisen stark unterschiedliche Einsatzwerte auf. Und das heutige LF 10/6 ist beileibe nicht nur der Nachfolger des LF 8, sondern vom Einsatzwert (und den Abmessungen) durchaus mit einem LF 16 der 1980er-Jahre vergleichbar. Das heißt nicht, dass es nicht auch einzelne Sonderlösungen geben wird und geben muss, weil ein entsprechendes örtliches Gefahrenpotenzial vorhanden ist, das Normfahrzeuge nicht abdecken können. Aber diese Fahrzeuge sollten gut in einem Brandschutzbedarfsplan begründet sein.

Es liegt an den verantwortlichen Führungskräften, ob die jetzige Normkonzeption Erfolg haben wird. Ich bin davon überzeugt, dass die Mehrzahl der Einsätze auch künftig mit Normfahrzeugen »von der Stange«, die industriell wirtschaftlich gefertigt werden können, einen hohen praktischen Nutzen haben und eine große Insassensicherheit bei einem Unfall bieten, erfolgreich abgearbeitet werden können. Das Rad muss nicht immer wieder neu erfunden werden! Entscheidend ist vielmehr, dass eine einheitliche Fahrzeugstruktur etabliert wird, deren Fahrzeuge einsatztaktisch miteinander vergleichbar sind und deren Produktion wirtschaftlich darstellbar ist. Dabei müssen wir alle mithelfen! Lesen Sie die neue Normungsstrategie ab Seite 651.