

Deutsche
**FEUERWEHR
FAHRZEUGE**
von 1990 bis heute



Deutsche
**FEUERWEHR
FAHRZEUGE**
von 1990 bis heute

Axel Johanßen

Basser  mann

Inhalt

Ein Wort zuvor	5	Vorausrüstwagen VRW, Vorausgerätewagen VGW	124
Kleine Fahrzeuggeschichte	6	Gerätewagen GW, GW-Gefahrgut	126
Löschfahrzeuge	14	GW-Logistik GW-L1 und GW-L2	130
Tragkraftspritzenfahrzeuge		Gerätewagen für weitere Einsatzzwecke	134
TSF, TSF-W, KLF-TS 8	16	Einsatzleitwagen	138
Kleinlöschfahrzeuge KLF	22	Einsatzleitwagen ELW 1	140
Löschgruppenfahrzeuge LF 8, LF 8/6, LF 10/6	26	Einsatzleitwagen ELW 2	144
Löschgruppenfahrzeuge LF 16, LF 16/12, LF 20/16, HLF 20/16, LF 16-TS, LF 24	34	Einsatzleitwagen ELW 3	148
Tanklöschfahrzeuge TLF 8	54	Kommandowagen KdoW	152
Tanklöschfahrzeuge TLF 16 und TLF 16/25	58	Wechselladerfahrzeuge	158
Tanklöschfahrzeuge TLF 16/24-Tr	64	Weitere Fahrzeugarten	168
Tanklöschfahrzeuge TLF 16/45, TLF 24/50, TLF 20/40, TLF 20/40-SL	68	Mannschaftstransportwagen MTW	170
Tanklöschfahrzeuge TLF 32	74	Schlauchwagen SW	174
Kommunale Sonderlöschfahrzeuge	75	Kombinationsfahrzeuge mit Hubrettungssatz ..	178
Industrie- und Flughafenlöschfahrzeuge	80	Kranwagen	180
Hubrettungsfahrzeuge	90	Sonderfahrzeuge für vielfältige Zwecke	182
Drehleitern DL und DLK	92	Anhang	188
Gelenkmaste GM und TGM	106	Abkürzungen	188
Rüst- und Gerätewagen	112	Zu den Fahrzeugbezeichnungen, Danksagung,	
Rüstwagen RW 1, RW 2, RW	114	Quellenangaben	189
		Register	190

Ein Wort zuvor

Feuerwehrfahrzeuge üben seit jeher eine bemerkenswerte Ausstrahlung auf Menschen aus: sei es auf Kinder und Jugendliche, denen sie nicht zuletzt wegen Blaulicht und Sondersignal imponieren, auf erwachsene Verkehrsteilnehmer, die ihnen respektvoll »freie Fahrt« gewähren, sei es auf die Feuerwehrfrauen und -männer, die im täglichen Umgang mit »ihrem« Fahrzeug zu diesem eine gewisse Beziehung pflegen –, oder eben auf alle diejenigen, die sich als Modellbauer oder Fotofreunde aus Hobby und Liebhaberei damit befassen.

In diesem Buch soll die Vielzahl der heute aktuellen, modernen Fahrzeuge, die sich im Einsatz bei deutschen Feuerwehren befinden, im Überblick vorgestellt werden. Begriffe wie »modern« und »aktuell« bedürfen dabei zunächst der Beschreibung und Eingrenzung. Während beispielsweise ein Pkw schon nach wenigen Jahren hinsichtlich der Technik, mehr aber noch wegen des Designs mit seinen wechselnden Modeströmungen als »veraltet« gilt, trifft dies bei Feuerwehrfahrzeugen so nicht zu. Ein Löschfahrzeug erreicht durchaus ein Alter von zwanzig Jahren und wird – ohne Verlust seines »Einsatzwertes« – noch als zeitgemäßes Arbeitsmittel empfunden. Nicht selten erreichen die Fahrzeuge auch ein Alter von dreißig und mehr Einsatzjahren, ehe sie ersetzt werden.

Es bietet sich an, den Anfangspunkt dieser Betrachtung auf die so genannte »Wende« 1989/90 zu legen, um die Entwicklung in alten wie neuen Bundesländern betrachten zu können. Der vorliegende

Band zeigt also einen Querschnitt aller Fahrzeuge, die heute noch bei Feuerwehren in allen Teilen unseres Landes vorzufinden sind. Da die heutigen Fahrzeuge alle in ihrer Entwicklung auf den in Westdeutschland entwickelten Typen fußen, wird die Fahrzeugentwicklung in der DDR bis 1989 nur an einigen Stellen gestreift.

Bei der Zusammenstellung der Bilder stand die Bemühung im Vordergrund, alle bedeutenden Fahrzeugtypen und alle gängigen Fahrgestell-Hersteller sowie die wichtigsten Aufbau-Hersteller bildlich zu berücksichtigen. Die Fahrzeuge stammen aus allen Gegenden unseres Landes. Bei der Vielzahl der »Spielarten« war es jedoch nicht möglich, alle Sonderbauarten und Spezialfahrzeuge zu zeigen; auf Vollständigkeit musste schon aus Platzgründen verzichtet werden.

Mein Dank gilt allen, die mich bei den Fotoaktionen und beim Zusammenstellen des Buches unterstützt haben; dies betrifft in erster Linie die zahllosen Feuerwehrfrauen und -männer, die keine Mühen scheuten, die Fahrzeuge ins rechte Fotolicht zu setzen, aber auch alle diejenigen, die mit Tipps und Hinweisen auf interessante Fahrzeuge zum Gelingen beigetragen haben.

Glück auf!

Axel Johanßen

Gummersbach, im April 2007

KLEINE FAHRZEUG- GESCHICHTE



Die Gegenwart ist ohne Kenntnis der Vergangenheit nur schwer zu verstehen. Dies trifft auch auf die Entwicklung der heutigen Feuerwehrfahrzeuge zu, die im Prinzip auf die zuerst vom Reichsluftfahrtministerium ab 1934 umgesetzten, einheitlich ausgeführten Fahrzeugtypen zurückgehen. Damals wurden die einheitlichen Baumuster der Kraftzugspritze KzS 8, der Kraftfahrspirzen KS 15 und KS 25, der Kraftfahr-drehleitern KL 26 und KL 46 sowie der Schlauchkraftwagen (Schlauchkw) festgelegt und entsprechende Prototypen gebaut. Mit dem Inkrafttreten des Reichsfeuerlöschgesetzes von 1938 wurde ein weiterer wichtiger Schritt in Richtung einheitlicher Fahrzeugtypen getan; darüber hinaus durfte die Fahrzeugindustrie ab März 1939 nur noch Fahrgestelle der Nutzlastklassen 1,5 t, 3,0 t, 4,5 t und 6,0 t anbieten.

In Anlehnung an die militärische Nomenklatur entstanden zwischen 1940 und 1944 insgesamt 10 Hefte mit Baubeschreibungen und Maßzeichnungen sowie Beladep länen zu Leichten, Schweren und Gro ßen Löschgruppenfahrzeugen (LLG, SLG und GLG), Leichten und Schweren Drehleitern (LDL und SDL), Schweren und Gro ßen Schlauchkraftwagen (SSK und GSK), Tanklöschfahrzeugen (TLF 15/43 und TLF 25/43, die Zahl hinter dem Schrägstrich gibt hier das Baujahr an) sowie zu den einachsigen Tragkraft-spritzenanhängern (TSA). Gebaut wurde auch noch eine Große Drehleiter (GDL), für die jedoch kein Heft herausgegeben worden war. Für den Einsatz auf Fliegerhorsten entstanden im Laufe des Krieges ferner als frühe Tanklöschfahrzeuge die Fliegerkraftspritzen FLKS 15 sowie die Tankspritze Ts 2,5.

Neuanfang mit Kontinuität

Die eben genannten, weitgehend einheitlichen Fahrzeugtypen bildeten nach dem Ende des Zweiten Weltkriegs die Grundlage für den Neuanfang. Als Fahrzeugbezeichnungen wurden die bereits im Krieg eingeführten Angaben wie Löschgruppenfahrzeug (LF 8, LF 15, LF 25), Tanklöschfahrzeug (TLF 15, TLF 25), Drehleiter (DL 18, DL 26, DL 32) und Schlauchwagen (SW 2000, SW 4500) verwendet – mit nur geringen Abweichungen in der Bundesrepublik ebenso wie in der DDR.

Unter Anpassung an den jeweils vorhandenen Bedarf entstanden später in der BRD noch weitere Bezeichnungen wie Rüstwagen (RW 1, RW 2, RW 3) oder Gerätewagen (GW, ggf. mit Zusatzbegriff zur Charakterisierung des Einsatzzwecks). In der DDR blieben neue Fahrzeugarten seltene Ausnahmen, dafür gab es verschiedene Abwandlungen bestehender Fahrzeugarten; die Baurichtlinien wurden in »Technischen Güte- und Lieferbedingungen« festgeschrieben.

Die Erarbeitung von Normen für Feuerwehrfahrzeuge wurde in der BRD schon kurz nach Kriegsende in Angriff genommen, so dass ab 1955 erstmals neue »Baurichtlinien für Löschfahrzeuge« in Form einer Vornorm aufgestellt wurden. Weitere Vorschriften dieser Art entstanden im Anschluss daran für die übrigen Fahrzeugarten. Heute sind alle wichtigen Arten von Feuerwehrfahrzeugen genormt, wobei die einzelnen Vorschriften ständig aktualisiert und dem Stand der Technik angepasst werden.

Vom Hauber zum Frontlenker

Die äußere Bauform der Feuerwehrfahrzeuge war stets der Bauart der von der Fahrzeugindustrie angebotenen Chassis unterworfen; Sonderfahrgestelle speziell für Feuerwehrzwecke gab es nur in ganz wenigen Ausnahmefällen. Seit der Frühzeit der Nutzfahrzeuge lag der Antriebsmotor vorne unter einer Blechhaube. Daran schloss sich das Fahrerhaus an, das bei Feuerwehrfahrzeugen seit den 30er Jahren rundum geschlossen und mit einer Kabinenverlängerung für die Mannschaft versehen war. Den Abschluss bildete gewöhnlich der Gerätekoffer, in dem die Feuerlöschpumpe (soweit keine Frontpumpe am vorderen Rahmenende vorhanden war) und die Fahrzeugausrüstung untergebracht waren. In der Schweiz nennt man diese Bauart noch heute »Normallenker«, hierzulande haben sich Begriffe wie »Haubenfahrzeug« oder auch kurz »Hauber« durchgesetzt.

Heutzutage findet man diese Bauart nur noch bei Oldtimern, denn in der transportierenden Wirtschaft setzte sich ab Mitte der 50er Jahre die so genannte Frontlenker-Bauform mehr und mehr durch: Der Fahrzeugmotor sitzt bei diesen Fahrzeugen unter der Fahrerkabine, deren Front nun das Fahrzeug nach vorne abschließt. Varianten mit Unterflurmotoren (zwischen den Achsen angeordneten Motoren) blieben für Feuerwehrfahrzeuge ohne Bedeutung. Eine weit verbreitete, auch heute noch gelegentlich anzutreffende Bauform waren die so genannten Kurzhauber, die in der Übergangszeit vom Hauber auf den Frontlenker entstanden. Der Motor rückte dabei weit zurück und fand teilweise Platz in der Mitte der Fahrerkabine. Die Entwicklung vom Hauber zum Frontlenker erfolgte sowohl in der BRD wie auch in der DDR, hier allerdings zeitlich deutlich verzögert. Heute sind nur noch Frontlenkerfahrgestelle auf dem Markt erhältlich, lediglich in den leichten Nutzlastklassen gibt es noch an den Kurzhauber erinnernde Bauformen mit kurzen Motorvorbauten.

Sonderaufbauten: ein Fall für Spezialisten

Die Herstellung von Sonderaufbauten für Feuerwehrfahrzeuge (Löschfahrzeuge, Drehleitern, Rüstwagen u. a.) haben in Deutschland stets darauf spezialisierte Unternehmen übernommen. Zu den wichtigsten zählten schon in der ersten Hälfte des 20. Jahrhunderts Magirus in Ulm, Metz in Karlsruhe sowie Koebe in Luckenwalde und Flader in Jöhstadt. Während Koebe, Flader und Fischer/Görlitz nach dem Zweiten Weltkrieg in der DDR zu Volkseigenen Betrieben (VEB) umgewandelt wurden und als solche weiterhin im Bereich Brandschutz tätig waren, blieben die Firmennamen Magirus und Metz bis heute erhalten, auch über verschiedene Wandlungen und Eigentümerwechsel hinweg.

Nach 1945 drängten weitere Unternehmen wie Ziegler, Bachert oder Schlingmann mit teils großem Erfolg auf den westdeutschen Markt, dazu einige kleinere Unternehmen mit vorwiegend regionaler Bedeutung; Bachert ging 1988 in Konkurs. Nach der Wiedervereinigung wurden im ehemaligen Koebe-Werk in Luckenwalde zunächst unter dem Namen Feuerlöschgerätekwerk Luckenwalde (FGL) weitere Fahrzeuge gebaut. Mit der Übernahme durch Metz/Karlsruhe entstand dann der Name FGL-Metz. Seit der Integration von Metz in den österreichischen Rosenbauer-Konzern werden in Luckenwalde Fahrzeuge unter der Bezeichnung RFT (Rosenbauer Fahrzeugtechnik, Luckenwalde) gebaut, während die in Karlsruhe unter Rosenbauer-Regie gebauten Metz-Drehleitern als einzige Fahrzeuge noch einen Hinweis auf die Ursprungsfirma geben.

Apropos Rosenbauer: Schon in den 80er Jahren konnte das Unternehmen aus Leonding vor allem für Flughäfen und Industriebetriebe in Deutschland zahlreiche Sonderfahrzeuge bauen. Spätestens seit den 90er Jahren haben die Österreicher aber auch mit ihrem eigenen Fahrzeugprogramm bei den kommunalen Feuerwehren in bemerkenswertem Umfang Fuß fassen können; keinem anderen ausländischen Unternehmen ist dies bis heute in so großem Umfang gelungen.

Eine Übersicht über alle in diesem Buch verwendeten Abkürzungen für die verschiedenen Fahrzeugtypen und weitere häufig vorkommende Spezialbegriffe finden Sie auf S. 188–189.

▼ Vergangenheit trifft Gegenwart:
Über 40 Jahre Fahrzeugtechnik
repräsentieren das alte und das neue
TLF 16 der Feuerwehr Grünenbach/
Allgäu. Bis 2004 stand das alte
Fahrzeug noch im Einsatz.



▼ Während der Kriegszeit wurden die später als LF 8, LF 15 und LF 25 (v. l. n. r.) bezeichneten Löschruppenfahrzeuge in großen Stückzahlen gebaut. Die Feuerwehren waren damals der Polizei unterstellt, das Reichsluftfahrtministerium unterhielt eigene Feuerwehr-Einheiten; aus Tarnungsgründen fehlte die typisch rote Signalfarbe im Krieg.



▼ **Henschel 33 FA 1**, Tankspritze Ts 2,5, später TLF 25, Aufbauhersteller nicht eindeutig zu ermitteln, Baujahr ca. 1938, Museumsfahrzeug der FF Fuldata. Fahrzeuge wie dieses setzte die deutsche Luftwaffe zur Brandbekämpfung auf Fliegerhorsten ein. Später gelangten sie teilweise zu kommunalen Feuerwehren.

► **IFA Phänomen Granit 27**, LLG/LF-TS 8, Polygraph Feuerlöschgerätewerk Görlitz, 1948, Traditionsfahrzeug FF Birkenwerder. Eine Reihe von LLG bzw. LF-TS 8 wurde in Ostdeutschland in den ersten Nachkriegsjahren noch nach altem Baumuster produziert.



▲ **Magirus FL145**, KL 26 (DL 26), Magirus, ca. 1940, Museumsfahrzeug FF Altenkirchen/Westerwald. Ein typischer Vertreter der Haubenfahrzeuge. Nach dem Krieg wurde Rot schnell wieder zur Standardfarbe der Feuerwehrfahrzeuge.



► **IFA S 4000-1**, DL 25, VEB Feuerlöschgerätewerk Luckenwalde, 1966, FF Grimmen. Solche IFA-Haubenfahrgestelle aus den ehemaligen Horch-Werken in Zwickau fanden in der DDR große Verbreitung bei den Feuerwehren.





▲ Ab Mitte der 60er Jahre lief im IFA-Werk »Ernst Grube« in Werdau der Frontlenker vom Typ W 50 L/LA vom Band. Die FF Torgau besaß in den 60er Jahren noch einen kompletten Löschzug auf diesen Chassis (DL 30, LF 16, TLF 16).



◀ Charakteristisch für die 50er Jahre waren die Haubenbauform und die wegen der Rundungen so genannten Omnibusaufbauten. Dieses TLF 15 mit Metz-Aufbau von 1953 (Mercedes-Benz LF 3500/42) gehört der FF Menden/Sieg.



▲ Rund- und Eckhauber von Magirus haben heute schon Kultstatus und sind begehrte Oldtimer. Links eine Magirus-DL 30 (Magirus-Deutz FM 150D10, Baujahr 1965), rechts ein zwei Jahre älteres Magirus-LF 16 (F Merkur 125 A) der Feuerwehr Wiesbaden. Lackierungen wie diese waren in den 60er Jahren aktuell und in bestimmten Regionen verbreitet.

▼ **Magirus-Deutz FM 170D12 F, DL 30h, 1974, FF Wiehl.** Sehr erfolgreich und bei den Feuerwehren weit verbreitet war die D-Baureihe von Magirus-Deutz. Dieses Fahrzeug wurde erst Ende 2006 durch ein neues Drehleiterfahrzeug ersetzt.

▼ **Mercedes-Benz LAF 1113/42 B, LF 16, Ziegler, 1983, FF Hellenthal, Lg. Wolfert-Sieberath.** Fast 30 Jahre lang wurden Feuerwehrfahrzeuge auf dem Kurzhauber-Chassis von Mercedes-Benz mit nur geringen Veränderungen gebaut. Dieses Fahrzeug gehört zu den sehr jungen Exemplaren und weist bereits einen 1600-l-Tank auf.



LÖSCHFAHRZEUGE



Als Oberbegriff umfassen die »Löschfahrzeuge« Tragkraftspritzenfahrzeuge (TSF und TSF-W), Kleinlöschfahrzeuge (KLF), Löschruppenfahrzeuge (LF 8, LF 8/6, LF 10/6, LF 16, LF 16-TS und LF 16/12, LF 20/16, HLF 20/16, LF 24), Trockenlöschfahrzeuge (TroLF 500, 750 und 1500) und Tanklöschfahrzeuge (TLF 8, TLF 16 (-Tr), TLF 16/25, TLF 16/24-Tr, TroTLF 16 und TLF 24/50). All diese Fahrzeuge dienen in erster Linie der Brandbekämpfung und der Wasserförderung, sind aber dank ihrer Beladung und Ausstattung auch zum Einsatz bei einfachen technischen Hilfeleistungen geeignet. Für diese Fahrzeuge gab bzw. gibt es Normen, die eine weitgehend einheitliche Ausstattung gewährleisten sollen.

Die 1955 in der BRD zunächst aufgestellten Bau Richtlinien für Feuerwehrfahrzeuge wurden erst Ende der 60er Jahre in Normen umgewandelt. Dabei entstanden Normblätter für TSF, LF 8 und TroLF (1969), die alsbald um solche für die Tanklöschfahrzeuge TLF 8, TLF 16 (1970), die Löschruppenfahrzeuge LF 16 und LF 16-TS sowie Trockenlöschfahrzeuge TroTLF 16 ergänzt wurden (1971). Erweiterungen erfuhr das Normwerk 1978 durch das TLF 24/50 und 1981 durch das LF 24.

Bereits 1987 begannen die zuständigen Fachgremien mit einer Überarbeitung der Vorschriften; angestrebt wurde einerseits eine Verringerung der Anzahl der Normfahrzeuge, andererseits aber auch die Ausstattung aller Löschruppenfahrzeuge mit Löschwasserbehältern, was bislang nicht bei allen Fahrzeugreihen vorgesehen war (TSF, LF 8). Als erstes Ergebnis zeitigte dies 1988 die Streichung der TroLF

aus der Norm. 1991 wurden dann das LF 24, das TLF 8 und das TroTLF 16 ersatzlos gestrichen. Darüber hinaus ersetzten veränderte Vorschriften ab 1991 bisher geltende Blätter: Das LF 8 wurde durch das LF 8/6 und das LF 16 durch das LF 16/12 abgelöst. Ganz neu waren Normblätter für TSF-W und TLF 16/24-Tr.

Der Beginn unseres Betrachtungszeitraums markierte also in etwa einen deutlichen Umbruch im System der bis 1991 gültigen Normen. In einem gewissen Übergangszeitraum zu Beginn der 90er Jahre findet man noch Fahrzeuge, die nach den bisherigen Vorschriften gebaut wurden, aber auch bereits solche nach den neuen Normvorschriften. Die Phase der Veränderungen am Normwerk für Feuerwehrfahrzeuge setzt sich bis in die Gegenwart fort. Abgesehen davon unterliegen Normen natürlich immer einem gewissen Wandel, der sich von Zeit zu Zeit in überarbeiteten Fassungen niederschlägt, der aber hier nicht von besonderer Bedeutung ist und deshalb außer Acht gelassen werden kann.

In der DDR verlief die Löschruppenfahrzeug-Entwicklung deutlich weniger variantenreich als in der BRD. Auf den wenigen Chassis aus eigener Fertigung entstanden nach 1945 hauptsächlich Kleinlöschfahrzeuge (KLF-TS 8, vergleichbar mit TSF), Löschruppenfahrzeuge LF-TS 8 (später LF 8-TS 8-STA, beide vergleichbar mit LF 8) und LF 15/LF 16 sowie Tanklöschfahrzeuge TLF 15/TLF 16. In unterschiedlichen Bauformen wurden sie teilweise bis 1990 gefertigt. Danach wurden nur noch Fahrzeuge beschafft, die den westdeutschen Normen entsprachen.

Tragkraftspritzenfahrzeuge TSF, TSF-W, KLF-TS 8

Insbesondere für kleine Feuerwehreinheiten im ländlichen Raum stellen Tragkraftspritzenfahrzeuge als kleinste Löschfahrzeuge eine bis heute gängige, preiswerte Form der Motorisierung dar. Die Fahrzeuge dienen überwiegend der Brandbekämpfung und bilden mit ihrer Besatzung (Staffel 1/5) eine taktische Einheit. Ursprünglich wurden Mannschaft und Gerätschaften in serienmäßigen Kastenwagen untergebracht, die nach der ab 1988 gültigen Normfassung ein zulässiges Gesamtgewicht von bis zu 3500 kg aufweisen durften. Nachdem in den 80er Jahren eine lebhafte Diskussion über die Unfallgefahren bei derartigen Fahrzeugen eingesetzt hatte – die zum Teil im Geräteraum untergebrachte Mannschaft war bei Unfällen durch im Inneren herumfliegende Teile gefährdet –, wurde eine Trennung von Mannschafts- und Geräteräumen notwendig (Trennwand im Inneren oder Kabine und Aufbau als eigenständige Baugruppen). Fortan wurden die serienmäßigen Kastenwagen immer seltener, dafür die Fahrzeuge mit serienmäßiger Doppelkabine und Kofferaufbau (auch als TSF-K bezeichnet) immer häufiger beschafft. Vorgeschriebener Standard ist bei allen TSF der Straßenantrieb.

In der DDR gab es keine Fahrzeuge mit der Bezeichnung TSF, jedoch ein entsprechendes Kleinfahrzeug mit der Bezeichnung KLF-TS 8, das in einheitlicher Bauform auf dem Kastenwagen Barkas B 1000 zur Verfügung stand. Von 1963 bis zum Ende der DDR sind diese Fahrzeuge in großen Stückzahlen und nahezu unverändert produziert worden.

TSF-W: jetzt mit Löschwasser

Das Bestreben, alle Löschfahrzeuge mit einem Löschwasserbehälter auszustatten, führte 1991 zum neuen Normblatt TSF-W. Diese Fahrzeuge verfügen nun über Löschwasserbehälter von 500 l Inhalt – bei einem zGG von bis zu 5500 kg. Die TSF-W bilden mit ihrer Besatzung von 1/5 (1 Gruppenführer, 5 Truppmänner) eine selbstständige taktische Einheit. Im Rahmen der Überarbeitung der Normen werden die Vorschriften zukünftig auch noch höhere zulässige Gesamtgewichte ermöglichen, wobei der Grenzwert von 7500 kg zwar nicht überschritten werden darf, aber auch nicht vollständig ausgeschöpft werden muss. Etwaige Gewichts- und Raumreserven können und sollen dann für Zusatzbeladungen nach örtlichen Erfordernissen genutzt werden. Allradantrieb ist für TSF-W auch weiterhin nicht vorgesehen.

▼ **Ford Transit 190 L, TSF,**
Schmitt/Neuwied, 1990,
FF Bad Camberg. 1990 gab
es beim TSF noch die
inzwischen nicht mehr
zugelassene Bauform,
bei der Mannschafts-
und Geräteräume nicht
getrennt sind.



▼ **Barkas B 1000 KM/KLF,** KLF-TS 8, VEB Feuerlöschgerätekombinat Görlitz, 1989, FF Leipzig, Lg. Lausenz. Das Kleinlöschfahrzeug KLF-TS 8 ist mit dem westdeutschen TSF vergleichbar. Zum Fahrzeug gehörte zunächst ein kleiner Anhänger mit Schlauchhaspel, später ein Mehrzweck-Geräteanhänger.

▼ **Volkswagen LT 35 D,** TSF-K, Schmitz, 1997, FF Viena. Die TSF mit Kofferaufbau erhielten ein zusätzliches K zur Unterscheidung von der herkömmlichen Bauart. Meist wurden, wie auch hier, serienmäßige Doppelkabinen verwendet, die – der Kommunalausführung entsprechend – auf der Fahrerseite nur eine Tür aufweisen.

► **Mercedes-Benz Sprinter 308 D,** TSF-K, Schmitz, 1997, FF Rastede, Ofw. Loy-Barkhorn. Weitgehend identisch ist die erste Sprinter-Generation mit dem Typ LT von Volkswagen, VW verwendet jedoch andere Motoren. Beide Reihen fanden große Verbreitung bei den Feuerwehren.



▲ **Mercedes-Benz 310 B,** TSF, BTG/Görlitz, 1994, WF VEAG, Kraftwerk Lippendorf. Weite Verbreitung fanden die TSF auf Basis des »Bremer Transporters« von Mercedes. Hier sind Mannschafts- und Geräteraum noch nicht getrennt.

▲ **Fiat Ducato 2.0,** TSF-K, Magirus, 1996, FF Bergneustadt, Lg. Hackenberg. Auch bei diesem Fahrzeug wurde die in erster Linie für kommunale Fahrzeuge übliche Doppelkabine verwendet, jedoch mit einer zweiten Tür auf der Fahrerseite.

► **Volkswagen LT 45 D Allrad,** TSF-W, Thoma, 2000, FF Wetztenberg, Lg. Krofdorf-Gleiberg. Thoma verwendete ein gebrauchtes Chassis von 1991 als Basis. Der Löschwasserbehälter dieses TSF-W fasst 500 l. Selten und in der Norm nicht vorgesehen ist beim TSF-W Allradantrieb.





▲ **Iveco Turbo Daily 49-10**, TSF-W, Magirus, 1994, FF Gummersbach, Lg. Gelpetal. Bei Fahrzeugen dieser Größenordnung ist das Aufbaudach in der Regel nicht begehbar. Die Leiter kann vom Boden aus entnommen werden.



▲ **Mercedes-Benz Vario 612 D**, TSF-W, Ziegler, 1998, FF Gummersbach, Lg. Unnenberg. Auf dem Vario-Fahrgestell von Mercedes liefern nahezu alle Aufbauhersteller TSF-W für kleine Feuerwehreinheiten. Alle Geräte (einschließlich Leiter) werden im Aufbau eingeschoben.

▼ **MAN 8.113 LC**, TSF-W, Magirus, 1998, FF Salzgitter, Lg. Lichtenberg. Dieses mit einem 500-l-Wassertank ausgestattete Fahrzeug führt sogar zwei Tragkraftspritzen mit. Mannschaftskabinen dieser Art bietet MAN serienmäßig an, sie werden beim MAN-Servicebetrieb in Wittlich gefertigt.





► **Iveco ML 80E17, TSF-W**, Ziegler, 2002, FF Igersheim, Lg. Harthausen. 1000 l Wasser führt dieses Fahrzeug bei einem zGG von 8000 kg mit. Fremdaufbauten auf Iveco-Chassis sind selten, die italienischen Fahrgestelle werden überwiegend von der zum Iveco-Konzern gehörenden Firma Magirus verwendet.

▼ **Renault Master Maxi 6,5t dCi 160, TSF-W**, Harz, 2005, FF Balve, Lg. Mellern. Renault-Chassis wie dieses sind inzwischen eine preiswerte Alternative zu Sprinter und Co. Aufbau-Hersteller Harz aus Bitburg hat sich auf Kleinfahrzeuge spezialisiert. Dieses TSF-W führt 750 l Wasser mit.



Kleinlöschfahrzeuge KLF

Erst seit 2004 existiert ein Normblatt für Kleinlöschfahrzeuge, das nach langen Diskussionen bei einem zGG von lediglich 3500 kg eine Besatzung von 1/5 vorsieht. Mitgeführt werden eine Tragkraftspritze TS 6-500 und ein Löschwasserbehälter mit 400 l Inhalt. Angesichts dieser Vorgaben ist klar, dass die weitere Ausstattung der Fahrzeuge nur sehr sparsam sein kann, wenn das zGG nicht überschritten werden soll. So eignen sich die für Fahrgestelle aus der »Sprinter-Klasse« idealen Fahrzeuge auch nur für kleine Einsätze (z. B. Pkw-Brand oder Böschungsbrand) oder – im Zusammenspiel mit nachrückenden Fahrzeugen – zum »Erstangriff«, wie es in der Brandschutz-Fachsprache heißt.

Individuelle Ausführungen

Auch »jenseits der Norm« gibt es seit einigen Jahren eine ganze Reihe von Fahrzeugen, die die Bezeichnung KLF oder gelegentlich auch KTLF tragen. Es handelt sich dabei um individuell nach den Vorstellungen der jeweiligen Feuerwehren angefertigte und ausgestattete Fahrzeuge, die als wendige und schnelle »Vorausfahrzeuge« oder bei erkennbar kleinen Einsätzen (»Brennt Mülleimer ...«) ausrücken. Häufig ist eine Hochdruck-Löschanlage zusätzlich zur Tragkraftspritze vorhanden. Gelegentlich findet man dabei auch Fahrzeuge mit Allradantrieb, der bei den Normfahrzeugen nicht vorgesehen ist. Zahlreiche Abnehmer fanden die nicht genormten KLF vor allem in den ländlich geprägten Bereichen der neuen Bundesländer.

Gerätewagen GW-TS

In diesem Rahmen sollen auch noch die so genannten GW-TS (Gerätewagen mit Tragkraftspritze) erwähnt werden, für die es in Rheinland-Pfalz eine Technische Richtlinie zur Beschaffung gibt. Es handelt sich um eine Alternative zu den in ländlichen Gebieten noch verbreiteten Tragkraftspritzenanhängern TSA, die meist per Traktor zum Einsatz gezogen werden. Für die GW-TS sind nur serienmäßige Kleintransporter mit einem zGG von bis zu 2500 kg zulässig, die Besatzung besteht aus einem Löschtrupp 1/1 (1 Gruppenführer, 1 Truppmann). Neben einer TS 8/8 mit Schlauchmaterial und Zubehör wird eine vierteilige Steckleiter auf dem Dach mitgeführt (siehe Bild S. 25 unten rechts).



Axel Johanßen

Deutsche Feuerwehrfahrzeuge

von 1990 bis heute

Gebundenes Buch, 192 Seiten, 21,0 x 28,0 cm

ISBN: 978-3-8094-2175-7

Bassermann

Erscheinungstermin: August 2007

Die Modelle der jüngsten Generation!

„Schwan kollidiert mit Oberleitung“, „PKW landet in Tümpel“, „Zimmerbrand durch brennende Zigarette“, „Ölspur auf der A9“. Die Feuerwehr kommt in den unterschiedlichsten Situationen zum Einsatz und kann dabei auf eine Vielfalt an Standardfahrzeugen und Spezialanfertigungen zurückgreifen.

Vom Tragkraftspritzenfahrzeug bis zum Großtanklöschfahrzeug, vom Einsatzleitwagen bis zur Teleskopmastbühne werden in diesem Bildband sachkundig die verschiedenen Fahrzeugtypen vorgestellt. Über 350 farbige Abbildungen und technische Beschreibungen zeigen die Entwicklung des modernen Fuhrparks bei den kommunalen Feuerwehren und Werkfeuerwehren in Deutschland seit der Wiedervereinigung von Ost und West.

 [Der Titel im Katalog](#)