

Die Entwicklung des City-LHF der Berliner Feuerwehr

Gut 10 Jahre ist es her, als in Berlin ein neuer Typ von Löschfahrzeugen in Dienst gestellt wurde. Niemand hatte damals daran geglaubt, dass die Entwicklung und Weiterführung der heutigen Löschhilfeleistungsfahrzeuge (LHF 16/12) so konsequent erfolgen würde. Zumal man in Berlin nach der Erprobung vieler Versuchsfahrzeuge oft auch kurzfristig wieder andere Wege eingeschlagen hatte. Wie es nun letztendlich zu der Einführung der LHF 16/12, im Sprachgebrauch „City-LHF“, gekommen ist, soll im folgenden Beitrag dargestellt werden.

Das City-LHF ist ein Fahrzeug, mit dem der größte Teil aller Brand- und Hilfeleistungseinsätze abgearbeitet wird. Das Fahrzeug ist auf allen Berliner Feuerwachen weitgehend vereinheitlicht und rückt mit zwei Einheiten und der Drehleiter im Zugverband aus. Die Vereinheitlichung wirkte sich positiv auf die Beschaffungs- und auf die Ausbildungskosten aus. Doch der Weg von der Entwicklung bis zur praktischen Ausführung dieses zweckmäßigen Fahrzeugs war lang. Durch Gespräche der Mannschaft einzelner Feuerwachen mit der für die Technik damals zuständigen Abt. III (heute Service-Einheit Fahrzeuge und Geräte SEFG) stellte sich heraus, dass die seinerzeit im Dienst befindlichen LHF 16/16 auf Standardfahrgestellen in vielen Einsatzsituationen zu groß und zu unbeweglich waren. Erschwerend wirkte sich der in Berlin zunehmende Individualverkehr aus und nicht zuletzt die vielen Falschparker, die das Erreichen der Einsatzstelle manchmal unmöglich machen. Man wollte den Einsatzkräften ein Fahrzeug zur Verfügung stellen, das den Berliner Verkehrsverhältnissen angepasst war.



Prototyp 1: LHF 16/12 auf MB 1117 (Baureihe LN2), Aufbau u.Kabine: Rosenbauer



Prototyp 2: LHF 16/12 auf MB 1117 (Baureihe LN 2), Aufbau u.Kabine: Ziegler



Prototyp 3: LHF 16/12 auf MAN 10.224 (Baureihe L2000), Aufbau u.Kabine: Ziegler

So wurde ein Pflichtenheft erstellt, in dem beispielweise eine maximale Fahrzeugbreite von 2,30 Metern und eine maximale Fahrzeuglänge von 6,20 Metern vorge-schrieben ist. Da der größte Teil der zu befahrenden Fläche der Stadt Berlin versiegelt ist, konnte man auf die Forderung nach einem Allradantrieb verzichten. Auf der Basis statistischer Werte wurde die Löschwassermenge auf 1.200 und die Schaummittelmenge auf 100 Liter festgelegt. Größe und Ausstattung der Kabine für eine Löschgruppe sowie wesentliche Teile der Beladung für Brandbekämpfung und technische Hilfeleistung sollten erhalten bleiben. Gegenüber den bis dahin eingesetzten LHF 16/16 wurde diese jedoch insgesamt reduziert. Diese Vorgaben wurden schließlich mit nur wenigen Einschränkungen von allen Anbietern verwirklicht, obgleich bedingt durch die geringeren Fahrzeugabmessungen auch schnell die Raumgrenzen erreicht wurden.

1993 und 1994 wurden zunächst drei City-LHF erprobt. Bei dem ersten Fahrzeug handelte es sich um einen Mercedes-Benz Typ 1117 F mit Rosenbauer-Aufbau (Foto 1). Das zweite Mercedes-Benz-Fahrzeug des Typs 1117 F war mit Ziegler-Aufbau ausgestattet (Foto 2). Schließlich wurde das Trio durch einen damals völlig neu entwickelten Fahrgestelltyp der Firma MAN ergänzt (Foto 3). Unter der Bezeichnung L 2000 erschien dieser Typ nahezu wie geschaffen für die Anforderungen



4

Eines der ersten serienmäßig gefertigten LHF 16/12 auf MAN 10.168 mit einer bei MAN Wittlich gefertigten Kabine in Stahl-Gerippebauweise und Ziegler Aufbau. 15 Fahrzeuge dieser Art wurden ab Frühjahr 1996 in Dienst gestellt.

der Berliner Feuerwehr. Mit diesem Fahrzeug konnte man somit in Berlin einen der ersten MAN L 2000 in Dienst stellen, der jemals produziert wurden. Alle LHF 16/12 Prototypen unterzogen sich eingehenden Tests auf mehreren Berliner Feuerwachen.

Für die künftige Serienbeschaffung entschied man sich für den MAN 10.224 (Baureihe L 2000) weil dieser nach neuesten technischen Erkenntnissen entwickelt und gefertigt wurde. Dazu kam, dass die Abmessungen des MAN geringer waren als die des vergleichbaren Mercedes-Benz-Fahrgestells. 1994 wurde die Beschaffungsserie mit fünfzehn LHF 16/12 auf MAN mit Ziegler-Aufbauten eröffnet (Foto 4). Bei der unmittelbar darauf folgenden Serie konnte Rosenbauer fünf LHF 16/12 nach den Vorgaben der Berliner Feuerwehr fertigen (Foto 5). Alle fünf Fahrzeuge waren identisch.

Inzwischen wurden die Gruppenkabinen von MAN-Wittlich weiterentwickelt. Die Tochterfirma von MAN München produziert die neuen Kabinen der Berliner LHF als Kunststoff-Formteile, die ab 1998 erstmals verwendet wurden (Fotos 6+7). Die aus GFK (**G**lasfaser verstärkter **K**unststoff) bestehenden Kabinen zeichneten sich durch ein geringeres Gewicht und durch einen deutlichen Preisvorteil aus.

Das erste Fahrzeug dieser Art wurde der Öffentlichkeit am 05. Juli 1998 vorgestellt. Aber nicht nur das äußere Erscheinungsbild der Berliner Feuerwehrfahrzeuge hatte sich mit der Einführung der neuen GFK-Kabine geändert. Auch die bis dahin traditionelle und bewährte tagesleuchtrote Lackierung (RAL 3024) entfiel. Aus Kostengründen wurde die Folienbelegung bei Berliner Feuerwehrfahrzeugen eingeführt.



5

Vier der insgesamt fünf zur Auslieferung bereit gestellten LHF 16/12 auf MAN mit Rosenbauer-Aufbau. Foto Rosenbauer



Erstes LHF 16/12 auf MAN mit Foliendesign, Aufbau Rosenbauer und die ab 1998 generell verwendete MAN-Wittlich-Kabine.

Hierbei handelte es sich um reflektierende Folie im ungefähren Farbton des RAL 3000. Aufgewertet mit silbernen und gelben Warnstreifen war damit das künftige Design für die Fahrzeuge des Löschzuges geboren. Unter den Berliner Feuerwehrleuten als auch in der Bevölkerung war die Ansicht zur neuen Gestaltung durchaus kontrovers.

Einig war man sich in dem Punkt, dass durch den Wegfall des

Tagesleuchtrot auch die eindeutige Erkennbarkeit der Feuerwehrfahrzeuge schlechter geworden ist. Die Folge aus dieser Erfahrung ist, dass ab 2003 in Berlin eine leuchtrote Folienbeklebung eingeführt wird, um die Identifizierung wieder zu verbessern.

Doch zurück zur Entwicklungsgeschichte der LHF's. Ab 1998 wurden am Heck des Aufbaus Einmann-Schlauchhaspeln mitgeführt. Zwar wirkte sich die

Schlauchhaspel negativ auf die Fahrzeuggesamtlänge aus, jedoch war diese notwendig geworden, weil das Staufach für die B-Schläuche ab diesem Zeitpunkt dem neu eingeführten Druckklüfter weichen musste. Inzwischen (1999) wurden nur noch LHF 16/12 mit GFK Kabine und Folienbeklebung beschafft, so auch das am 3. August 2003 feierlich übergebene hundertste (100!) Löschfahrzeug (nicht das 100. LHF) der Firma Ziegler für die Berliner Feuerwehr.



LHF 16/12 auf MAN mit Magirus-Aufbau.



Einzelstück auf MAN mit FGL-Aufbau.



Eines von drei gelieferten LHF mit FWN-Aufbau.



Das einzige LHF mit Allrad-Antrieb. Aufbau von Rosenbauer.



12

Das Rosenbauer LHF 16/12 mit Umfeldbeleuchtung.



13

Das 2000 gelieferte LHF 16/12 mit Magirus-Alufire-Aufbau.



14

Einzelstück: Das Rosenbauer LHF 16/12 mit GFK-Aufbau und integrierter Umfeldbeleuchtung sowie elektropneumatischer Leiternaufgabe für die Schiebleiter.

Es folgten weitere LHF mit Rosenbauer Aufbau. Übrigens entspricht dieses Baumuster dem H0-Modell der Firma RMM (Foto 6).

Wichtig zu erwähnen sind einige außergewöhnliche Beschaffungen von LHF. So lieferte die Firma Magirus-Brandschutztechnik zwei LHF 16/12, eines davon im Jahre 1998 (Foto 8), noch vor der Umstellung auf Foliendesign. Ein weiteres Fahrzeug folgte erst im Jahre 2000, dieses dann mit MAN-Wittlich-Kabine (Foto 13). Ebenfalls 1998 lieferte die damals noch selbstständig operierende Firma FGL ein LHF 16/12 (Foto 9). Gleich drei baugleiche LHF wurden zeitversetzt in den Jahren 2000 (Foto 10), 2001 und 2002 mit Aufbauten der Firma FWN Fahrzeugwerke Nord ausgestattet, wobei auch hier die Kabinen einheitlich von MAN-Wittlich bei-

Waldgebieten dazu kam, dass sich die mit Strassenantrieb ausgestatteten LHF mehrfach fest gefahren haben. Die durch den Allradantrieb veränderte Bauhöhe bewirkte jedoch eine deutlich ungünstigere Entnahmehöhe, was sich als Nachteil herausstellte.

Selbstverständlich flossen innovative Veränderungen, die seitens der Hersteller bei ihren Standardfahrzeugen erfolgten, auch in die Beschaffungen ein. So wurden die Berliner LHF ab dem Jahr 2000 grundsätzlich mit Umfeldbeleuchtungen ausgestattet. Bei Ziegler wurden die Aufbauten nun



15

Ziegler LHF 16/12 mit ALPAS-Aufbau und integrierter Umfeldbeleuchtung.

gestellt wurden. Auch ein Sonderling blieb das im Jahre 2000 in Dienst gestellte und auf der Intererschutz in Augsburg erstmals präsentierte LHF 16/12 mit Allradantrieb (Foto 11). Diese Beschaffung erfolgte, weil es bei Einsätzen in

im Aluminium-Panel-System erstellt (Foto 15). Optisch bewirkt die Alpas-Bauart, dass die Ziegler-Aufbauten nun keine Wölbung mehr haben, sondern rechteckige Konturen aufweisen.



16



17

Eines der zuletzt gebauten LHF 16/12 mit Umfeldbeleuchtung und neuer Leiternaufflage, die sich jedoch in der Praxis nicht bewährte. Daher blieb diese ein Einzelstück. Rechts wieder ein Fahrzeug mit konventioneller Leiternpritsche. Beide Fahrzeuge wurden von Rosenbauer bereits auf dem facegelifteten MAN-LE2000 aufgebaut. Die GFK-Kabine stammt nachwievor von MAN-Wittlich.

Das Jahr 2002 war jedoch nicht nur ein Jahr, in dem viele Innovationen einen eigentlich kaum merklichen optischen Wandel bei den Berliner LHF's herbei führten. Es war vielmehr wieder ein Premierejahr: Der Prototyp des LHF 16/12 mit einer vom Fahrerhaus getrennt gefertigten Alu-Kabine wurde vorgestellt (Foto 18). Verwendet wurde hier der facegeliftete MAN der LE-Serie. Dieses von MAN-Wittlich in Aluminium-Sandwichbauweise erstellte Kabinenmodul brachte Gewichtersparnis und Platzgewinn. Die würfelförmig konstruierte Mannschaftskabine kann problemlos auf unterschiedlichen Fahrgestellen verwendet werden, denn sie ist nur durch eine Gummilippe mit dem Fahrerhaus verbunden. Die Würfelform bewirkte jedoch auch eine Konturanpassung des Aufbaus, um wieder ein ausgewogenes Gesamtbild zu erreichen. Bereits ein knappes halbes Jahr nach dieser Erstpräsentation gesellte sich nach vielen Jahren auch wieder ein Mercedes-Benz, nun allerdings vom Typ Atego mit gleichem Kabinenmodul zu den Berliner LHF's (Foto 19). Um die Fahrzeuge optisch noch mehr aufzuwerten, erhielten beide Prototypen noch ein verändertes Foliendesign. Beide Prototypen baute übrigens Rosenbauer für die Berliner Feuerwehr.

Mittlerweile befinden sich insgesamt 95 LHF 16/12 in Berlin im Einsatzdienst und weitere werden folgen. Die Sparzwänge des Berliner Senates führten jedoch zu ei-



18



19

ner merklichen Reduzierung der jährlichen Beschaffungsmengen. Während aufgrund von Ersatz- und Ergänzungsbeschaffungen jedes Jahr vierzehn weitere LHF beschafft werden müssten, wurden im letzten Jahr nur noch zehn und im Jahr 2003 nur noch sechs Löschfahrzeuge gekauft. Es bleibt zu hoffen, dass sich diese Sparpolitik nicht irgendwann einmal rächt, denn nur eine gut ausgebildete und mit effizientem Gerät ausgestattete Feuerwehr, kann in

einer Großstadt wie Berlin ihrer Aufgabe gerecht werden.

Man darf ganz sich auch zukünftig auf die Weiterentwicklung der Berliner LHF gespannt sein. Sowohl das äußere Erscheinungsbild als auch die feuerwehrtechnische Beladung wird stets den ständig wachsenden Einsatzanforderungen angepasst.

Bericht und Fotos
Hans-Jörg Schierz, Berlin