

Entscheidendes Gremium: Bürgerschaft fed. Senator/-in: S 2, Dr. Chris von Wrycz Rekowski Federführendes Amt: Brandschutz- und Rettungsamt	Beteiligt: Zentrale Steuerung Kämmereiamt	
Änderungsvereinbarung zur Verwaltungsvereinbarung über die Durchführung der medizinischen Versorgung von Verletzten auf Schiffen in komplexen Schadenslagen auf See zwischen dem Land Mecklenburg-Vorpommern und der Hanse- und Universitätsstadt Rostock		
Geplante Beratungsfolge:		
Datum	Gremium	Zuständigkeit
28.04.2022	Finanzausschuss	Empfehlung
05.05.2022	Ausschuss für Stadt- und Regionalentwicklung, Umwelt und Ordnung	Empfehlung
11.05.2022	Bürgerschaft	Entscheidung

Beschlussvorschlag:

Die Bürgerschaft beauftragt den Oberbürgermeister, die o. g. Änderungsvereinbarung zur Verwaltungsvereinbarung zwischen dem Land Mecklenburg-Vorpommern und der Hanse- und Universitätsstadt Rostock (Anlage 1) abzuschließen.

Beschlussvorschriften: § 22 Abs. 2 Kommunalverfassung Mecklenburg-Vorpommern

bereits gefasste Beschlüsse:

Nr. 0513/02-BV vom 04.09.2002

Nr. 2011/BV/2089 vom 05.10.2011

Begründung der Dringlichkeit für den Finanzausschuss:

Die Beschlussfassung in der Maisitzung der Bürgerschaft ist erforderlich, damit das Brandschutz- und Rettungsamt die Zahlung des Havariekommandos für das 1. Halbjahr 2022 rechtzeitig erhalten kann.

Sachverhalt:

Die Verwaltungsvereinbarung zwischen dem Land Mecklenburg-Vorpommern und der Hansestadt Rostock ist u. a. eine Grundlage zur Umsetzung der zehnten Ostseeparlamentarierkonferenz in Greifswald vom 3. und 4. September 2001 sowie der „Erklärung über die Sicherung der Seefahrt und die Verfügbarkeit von Einsatzmitteln für Notfälle im Ostseegebiet“ von der HELCOM-Ministertagung am 10. September 2001 in Kopenhagen. In dieser Konferenz werden konkrete politische Forderungen an die Regierungen rund um die Ostsee gestellt.

Es wurden konkrete Handlungsempfehlungen definiert, die für die Umsetzungen im gesamten Ostseeraum für mehr Sicherheit von Schiffen und Seewegen notwendig sind.

Eine weitere Maßnahme ist der Abschluss der Verwaltungsvereinbarung zwischen der Bundesrepublik Deutschland und den Ländern Mecklenburg-Vorpommern und Schleswig-Holstein über Schiffsbrandbekämpfung und technische Hilfeleistung auf der Seewasserstraße Ostsee. Seitens des Landes Mecklenburg-Vorpommern sollen die Berufsfeuerwehren Rostock, Stralsund und Wismar mittels der Verwaltungsvereinbarung (s. Anlage 2) zur Aufgabenerfüllung verpflichtet werden. Dabei wird die Berufsfeuerwehr Rostock als koordinierende Feuerwehr fungieren. Seitens des Landes Schleswig-Holstein sollen die Berufsfeuerwehren Lübeck, Kiel und Flensburg zur Aufgabenerfüllung herangezogen werden. Die Verwaltungsvereinbarung zwischen den Ländern und den Städten ist notwendig, weil die Länder selbst nicht über eigenes Personal und Gerät verfügen. Die entstehenden Kosten werden mittels Zuwendung vom Land Mecklenburg-Vorpommern getragen.

Diese Änderungsvereinbarung ersetzt die Vereinbarung vom 11. September 2002 (0513/02-BV) und resultiert aus dem Fachkonzept „Brandbekämpfung, Technische Hilfeleistung und Verletztenversorgung auf See des Bundes, der Freien Hansestadt Bremen, der Freien und Hansestadt Hamburg, den Ländern Mecklenburg-Vorpommern, Niedersachsen und Schleswig-Holstein“ (Anlage 3), welches bedarfsgerecht fortgeschrieben wurde und jeweils in der gültigen Fassung anzuwenden ist. *Anlage 3 wird aufgrund des Umfangs nur digital in ALLRIS zur Verfügung gestellt.*

Umfang der Einbeziehung der Feuerwehr Rostock

Gegenstand der Verwaltungsvereinbarung sind gemäß § 1 die Schiffsbrandbekämpfung und die technische Hilfeleistung auf der Seewasserstraße Ostsee vor der Küste M-V, die damit verbundene Qualifikation des Personals und dessen Ausbildung sowie die hierfür notwendige Gerätschaft. Die Berufsfeuerwehr HRO übernimmt gemäß § 5 (3) der Verwaltungsvereinbarung die Aufgabe der koordinierenden Feuerwehr, die im Alarmfall gemäß Alarm- und Ausrückeordnung die Alarmierung und Einsatzkoordination der Kräfte und Mittel des Landes - der Feuerwehren Wismar, Stralsund und Rostock - vornimmt.

Des Weiteren stellt die Feuerwehr gemäß § 4 feuerwehrtechnisches Personal zur Verfügung, das die Brandbekämpfung und technische Hilfeleistung auf den Schiffen durchführt. Die Berufsfeuerwehr gewährleistet zu diesem Zweck die Einsatzbereitschaft einer Löschgruppe (1/8 = 9 Einsatzkräfte) und einer zusätzlichen feuerwehrtechnischen Einsatzkraft als Feuerwehreinsatzleiter. Diese Kräfte werden aus dem diensthabenden Personal der HRO gestellt.

Das vorhandene Feuerlöschboot FLB 28 „Albert Wegener“ der Hanse- und Universitätsstadt Rostock kann gemäß § 2 je nach Lage des Schadensfalles zur Durchführung der o. g. Aufgabe eingesetzt werden. Der Transport der Einsatzkräfte und der speziellen Ausrüstung der Berufsfeuerwehr Rostock zum Havaristen kann auch mit Hubschraubern erfolgen.

Finanzielle Auswirkungen:

Teilhaushalt: 37

Produkt: 12601

Maßnahmegruppe: 3712601201200899

Bezeichnung: Brandschutz

Haushalts- jahr	Konto / Bezeichnung	Ergebnishaushalt		Finanzhaushalt	
		Erträge	Auf- wendungen	Ein- zahlungen	Aus- zahlungen
ab 2022	12601.78571001		380.000,00		380.000,00
	12601.68166201	380.000,00		380.000,00	

☐ Die finanziellen Mittel sind Bestandteil der zuletzt beschlossenen Haushaltssatzung.

Weitere mit der Beschlussvorlage mittelbar in Zusammenhang stehende Kosten:

☒ liegen nicht vor.

☐ werden nachfolgend angegeben

in Vertretung

Dr. Chris von Wrycz Rekowski

Erster Stellvertreter des Oberbürgermeisters

und Senator für Finanzen, Digitalisierung und Ordnung

Anlagen

1	Änderungsvereinbarung	öffentlich
2	Generalvereinbarung	öffentlich
3	Fachkonzept (aufgrund des Umfangs nur digital in ALLRIS)	öffentlich

Änderungsvereinbarung

zur Verwaltungsvereinbarung über die Durchführung der medizinischen Versorgung von Verletzten auf Schiffen in komplexen Schadenslagen auf See

zwischen dem Land Mecklenburg-Vorpommern,

**vertreten durch das
Ministerium für Soziales, Gesundheit und Sport Mecklenburg-Vorpommern**

und

der Hanse- und Universitätsstadt Rostock,

vertreten durch den Oberbürgermeister

Die Vereinbarung zwischen dem Land Mecklenburg-Vorpommern und der Hanse- und Universitätsstadt Rostock vom 10. November 2011 über die Durchführung der medizinischen Versorgung von Verletzten auf Schiffen in komplexen Schadenslagen auf See wird wie folgt einvernehmlich geändert.

Die bisherige Präambel und die §§ 1 bis 8 sowie die Anlagen 1 und 2 werden durch folgende Bestimmungen ersetzt.

Präambel

Im Bereich der Nord- und Ostsee sind sowohl der Bund als auch die Küstenländer bei Unfällen auf See aufgrund von Rechtsvorschriften sowie internationalen bzw. nationalen Vereinbarungen zur Vorsorge und Gefahrenabwehr einschließlich der Versorgung von Verletzten verpflichtet. Im Rahmen der allgemeinen Gefahrenabwehr handelt es sich im Folgenden um eine Aufgabe des Landes.

Der Bund und die deutschen Küstenländer haben für die Durchführung eines koordinierten und einheitlichen Unfallmanagements bei der Abwehr von Gefahren in Großschadensfällen auf Nord- und Ostsee eine Vereinbarung über die gemeinsame Errichtung eines Havariekommandos geschlossen. Das Land Mecklenburg-Vorpommern hat dieser Vereinbarung mit dem Gesetz vom 15. Juli 2002 (GVBl. M-V S. 475) zugestimmt.

Zur Koordinierung der Aufgaben der Brandbekämpfung und Technischen Hilfe sowie Verletztenversorgung auf Schiffen auf See haben die Länder Schleswig-Holstein, Niedersachsen und Mecklenburg-Vorpommern sowie die Freie Hansestadt Bremen, die Freie Hansestadt Hamburg und die Bundesrepublik Deutschland eine Generalvereinbarung geschlossen. Die Länder bekunden darin, sich im Einsatzfall mit den vorhandenen Kräften und Mitteln zu unterstützen.

Das Land überträgt die Durchführung der ihm aufgrund der Generalvereinbarung obliegenden Aufgaben mit dieser Verwaltungsvereinbarung auf die Hanse- und Universitätsstadt Rostock.

Zur Durchführung seiner Aufgaben sowie der Aufgaben, die sich aus der Generalvereinbarung mit der Bundesrepublik Deutschland und den Ländern Schleswig-Holstein, Niedersachsen und Mecklenburg-Vorpommern sowie der Freien Hansestadt Bremen und der Freien Hansestadt Hamburg ergeben, schließt das Land Mecklenburg-Vorpommern mit der Hanse- und Universitätsstadt Rostock nachstehende geänderte Verwaltungsvereinbarung:

§ 1 Geltungsbereich

Diese Vereinbarung gilt für die Verletztenversorgung auf See

1. in Gebieten, in denen die Bundesrepublik Deutschland aufgrund internationaler Vereinbarungen außerhalb ihrer Ausschließlichen Wirtschaftszone Verpflichtungen zur maritimen Notfallvorsorge zu erfüllen hat;
2. in der Ausschließlichen Wirtschaftszone (AWZ) der Bundesrepublik Deutschland;
3. auf den Seewasserstraßen im Sinne des § 1 Absatz 2 Satz 1 des Bundeswasserstraßengesetzes und den angrenzenden Mündungstrichtern der Binnenwasserstraßen und auf den Seeschiffahrtsstraßen Elbe (einschließlich dem Delegationsgebiet Hamburg), Nord-Ostsee-Kanal, Trave, Warnow und Weser nach Seeschiffahrtsstraßenordnung sowie auf der Ems gemäß § 1 der Verordnung zur Einführung der Schifffahrtsordnung Emsmündung, soweit nicht in gesonderten Vereinbarungen geregelt.

§ 2 Durchführung der Aufgabe

(1) Die Hanse- und Universitätsstadt Rostock handelt im Auftrag des Landes Mecklenburg-Vorpommern auf der Grundlage des geltenden Fachkonzeptes „Brandbekämpfung, Technische Hilfeleistung und Verletztenversorgung auf See des Bundes, der Freien Hansestadt Bremen, der Freien und Hansestadt Hamburg, den Ländern Mecklenburg-Vorpommern, Niedersachsen und Schleswig-Holstein“ (im Folgenden „Fachkonzept“ genannt). Die darin enthaltenen Regelungen, Aufgaben und Maßnahmen sind durch die Hanse- und Universitätsstadt Rostock umzusetzen und zu beachten.

Das Fachkonzept wird bedarfsgerecht fortgeschrieben und ist in der jeweils gültigen Fassung anzuwenden.

(2) Die Hanse- und Universitätsstadt Rostock stellt die Verletztenversorgung auf See nach Maßgabe des in Absatz 1 genannten Fachkonzeptes sicher, sofern kommunale Pflichtaufgaben nach dem Brandschutz- und Hilfeleistungsgesetz M-V nicht erheblich gefährdet sind. Dieser Umstand ist dem Ministerium für Soziales, Gesundheit und Sport Mecklenburg-Vorpommern verzugslos zu melden.

Zum Zwecke der Erfüllung dieses Vertrages stellt sie geeignetes Personal, bildet dieses entsprechend dem abgestimmten Konzept aus und führt mit Bund und Küstenländern gemeinsame Übungen durch.

§ 3 Personal für die Verletztenversorgung

Die Hanse- und Universitätsstadt Rostock stellt das erforderliche Personal für die Verletztenversorgung zur Verfügung, das die medizinische Versorgung von Verletzten auf See in den in § 1 bezeichneten Gebieten durchführt. Die Hanse- und Universitätsstadt Rostock gewährleistet zu diesem Zweck die Einsatzbereitschaft einer Maritime Incident Response Group Medical Response (MIRG MR) nach Maßgabe des Fachkonzeptes.

§ 4 Aus- und Fortbildung des rettungsdienstlichen Personals

(1) Die Aus- und Fortbildung erfolgt nach dem Fachkonzept.

(2) Die Hanse- und Universitätsstadt Rostock stellt im Rahmen der durch das Havariekommando bereitgestellten Aus- und Fortbildungsplätze sicher, dass die erforderliche Qualifikation und laufende Fortbildung des Personals für die Verletztenversorgung gemäß dem Fachkonzept erfolgt.

§ 5 Haftung und Kostenersatz

(1) Die Hanse- und Universitätsstadt Rostock haftet für Schäden, die bei der Durchführung der Aufgaben nach dieser Verwaltungsvereinbarung an der im Eigentum des Bundes stehenden Ausrüstung entstehen, nur bei Vorsatz oder grober Fahrlässigkeit.

(2) Das Land Mecklenburg-Vorpommern übernimmt für grob fahrlässig oder vorsätzlich verursachte Personen- oder Sachschäden, die Dritten bei der Durchführung dieser Verwaltungsvereinbarung entstehen, keinen Kostenersatz. Bei den anderen Personen- und Sachständen, die Dritten bei der Durchführung dieser Verwaltungsvereinbarung entstehen, erstattet das Land Mecklenburg-Vorpommern die Kosten.

(3) Bei Unfällen mit Personenschäden unter den Einsatzkräften übernimmt das Land Mecklenburg-Vorpommern die Kosten der Heilbehandlung und sämtliche aus dem Unfall resultierende Versorgungsansprüche.

§ 6 Kosten

(1) Die Kosten von Maßnahmen zur Bekämpfung von komplexen Schadenslagen einschließlich gemeinsamer Übungen tragen der Bund und die Küstenländer nach § 10 Absatz 2 der Vereinbarung zwischen der Bundesrepublik Deutschland und der Freien Hansestadt Bremen, der Freien und Hansestadt Hamburg, den Ländern Mecklenburg-Vorpommern, Niedersachsen und Schleswig-Holstein über die Errichtung des Havariekommandos.

(2) Der Bund und das Land Mecklenburg-Vorpommern tragen die Vorhaltekosten jeweils zu 50 vom Hundertsatz nach Maßgabe der einvernehmlich festgelegten Sätze für

- a) die Bereitstellung der Einheiten (Fixkosten gemäß Anlage 3 § 2 Absatz 1 Satz 1 Buchstabe a der Generalvereinbarung und Punkt 13 Fachkonzept) und
- b) den Personalmehraufwand der Einheiten in Bezug auf die vom Havariekommando vorgeschriebene Aus- und Fortbildung der Einheiten zur Verletztenversorgung, einschließlich der Aus- und Fortbildung an den Führungs- und Einsatzmitteln und Simulatoren (variable Kosten gemäß Anlage 3 § 2 Absatz 1 Satz 1 Buchstabe b der Generalvereinbarung und Punkt 13 Fachkonzept).

Die Abrechnung der Fixkosten und variablen Kosten erfolgt auf der Grundlage des Fachkonzeptes.

(3) Für die Wahrnehmung der Aufgaben durch die Hanse- und Universitätsstadt Rostock ist aufgrund der Vorhaltung einer MIRG MR für die ersten 3 Jahre nach Inkrafttreten dieser Vereinbarung ein jährlicher Kostenansatz nach Anhang zu Anlage 3 Absatz 2 von 380.000 Euro festgelegt. Nach 3 Jahren werden die Kostenansätze evaluiert und gegebenenfalls angepasst.

(4) Die in Ausführung der Generalvereinbarung entstehenden Kosten für die Beschaffung und Erneuerung der beweglichen Ausstattung und Gerätschaften, die nach Maßgabe des Fachkonzeptes benötigt werden, tragen der Bund und das Land Mecklenburg-Vorpommern zu jeweils 50 vom Hundertsatz. Die Beschaffung ist erst nach Freigabe durch das Havariekommando und das Land Mecklenburg-Vorpommern durchzuführen.

§ 7 Auszahlung und Abrechnung

(1) Zur Erstattung der kommunalen Vorhaltekosten nach § 6 Absatz 2 vereinbaren das Land Mecklenburg-Vorpommern und die Hanse- und Universitätsstadt Rostock einen dreijährigen Abrechnungszeitraum. Die Abschläge im dreijährigen Abrechnungszeitraum werden jährlich in zwei Raten zum 1. April und zum 1. Oktober ausgezahlt. Etwaige Mehr- oder Minderausgaben in Bezug auf den Erstattungsbetrag werden mit einer Abschlagszahlung im

darauffolgenden dreijährigen Abrechnungszeitraum nach Maßgabe der haushaltsrechtlichen Bestimmungen verrechnet.

(2) Die Hanse- und Universitätsstadt Rostock ist verpflichtet, jeweils zum 20. Januar des auf den dreijährigen Abrechnungszeitraum folgenden Jahres gegenüber dem Landesamt für Gesundheit und Soziales Mecklenburg-Vorpommern die tatsächlich nach § 6 Absatz 2 angefallenen Vorhaltekosten durch Vorlage prüfbarer Forderungsnachweise abzurechnen. Aus diesen Forderungsnachweisen muss insbesondere auch erkennbar sein, welche Personen an im Fachkonzept vorgesehenen Aus- und Fortbildungsmaßnahmen teilgenommen haben.

(3) Das Land Mecklenburg-Vorpommern ist berechtigt, Bücher, Belege und sonstige Unterlagen anzufordern sowie die Verwendung der Bundes- und Landesmittel durch örtliche Erhebungen zu prüfen oder durch Beauftragte prüfen zu lassen. Die Hanse- und Universitätsstadt Rostock hat die erforderlichen Unterlagen bereitzustellen und die notwendigen Auskünfte zu erteilen. Die Prüfrechte des Landesrechnungshofes nach § 91 der Landeshaushaltsordnung Mecklenburg-Vorpommern und entsprechende Rechte des Bundes bleiben hiervon unberührt.

§ 8 Kündigung

(1) Jede Vertragspartei kann diese Vereinbarung mit einer Frist von fünf Jahren kündigen. Das Jahr der Kündigungserklärung bleibt bei der Berechnung der Kündigungsfrist außer Betracht. Die Kündigungsfrist kann im gegenseitigen Einvernehmen der Vertragspartner auch verkürzt werden, wenn z. B. ein anderer Vertragspartner die Aufgabe früher übernehmen kann.

(2) Eine vorzeitige Kündigung ist mit einer Frist von 6 Monaten möglich, wenn einer der beiden Parteien wesentliche Inhalte dieser Verwaltungsvereinbarung nicht erfüllt.

§ 9 Inkrafttreten

Diese Änderungsvereinbarung wird mit Ablauf des 31.12.2021 wirksam.

Rostock, den 15. 03. 2022

Für das Land Mecklenburg-Vorpommern

Für die Hanse- und Universitätsstadt
Rostock

Die Ministerin für Soziales, Gesundheit
und Sport

Der Oberbürgermeister


Stefanie Drese

Claus Ruhe Madsen

**Vereinbarung
zwischen
der Bundesrepublik Deutschland**

und

**der Freien Hansestadt Bremen, der Freien und Hansestadt Hamburg,
den Ländern Mecklenburg-Vorpommern, Niedersachsen und Schleswig-Holstein**

**über die Brandbekämpfung,
die technische Hilfeleistung und
die Verletztenversorgung auf See**

(Generalvereinbarung)

Die Bundesrepublik Deutschland,
vertreten durch das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur
- im Folgenden Bund genannt –

und

die Freie Hansestadt Bremen,
vertreten durch die Senatorin für Wissenschaft und Häfen

die Freie und Hansestadt Hamburg,
vertreten durch den Senator für Inneres und Sport,

das Land Mecklenburg-Vorpommern,
vertreten durch die Ministerpräsidentin des Landes Mecklenburg-Vorpommern,
diese vertreten durch den Minister für Inneres und Europa

das Land Niedersachsen,
vertreten durch den Niedersächsischen Ministerpräsidenten,
dieser vertreten durch den Minister für Inneres und Sport und,

das Land Schleswig-Holstein,
vertreten durch den Ministerpräsidenten,
dieser vertreten durch die Ministerin für Inneres, ländliche Räume, Integration und
Gleichstellung

- im Folgenden Küstenländer genannt –

vorbehaltlich der Zustimmung ihrer verfassungsmäßig berufenen Organe

In Anerkennung der Bund/Küstenländer-Vereinbarung über die Errichtung des Havariekommandos (HKV), in der sich der Bund und die Küstenländer gegenseitig verpflichtet haben, Vorsorge- und Abwehrmaßnahmen bei Unfällen auf See, insbesondere bei komplexen Schadenslagen mit unterschiedlichen Zuständigkeiten des Bundes und der Küstenländer, durch ein einheitliches und koordiniertes Vorgehen aller Einsatzkräfte durchzuführen und an Maßnahmen zur Brandbekämpfung, technischen Hilfeleistung und Verletztenversorgung auf See mitzuwirken,

In Erwägung, dass gemäß § 35 Abs. 2 des Bundeswasserstraßengesetzes der Bund zur Unterhaltung des Feuerschutzes, soweit Brände auf den Seewasserstraßen und den angrenzenden Mündungstrichtern der Binnenwasserstraßen den Verkehr behindern können, nach Maßgabe einer mit den Ländern zu schließenden Vereinbarung zuständig ist,

In Erwägung, dass die Küstenländer entsprechend ihrer Ländergesetze für die allgemeine Brandbekämpfung, technische Hilfeleistung und Verletztenversorgung auf Schiffen zuständig sind,

vereinbaren auf Grundlage der HKV und von § 35 Absatz 2 Bundeswasserstraßengesetz folgendes:

§ 1 Geltungsbereich, Begriffsbestimmung

(1) Diese Vereinbarung gilt für die Brandbekämpfung, technische Hilfeleistung und die Verletztenversorgung

1. in Gebieten, in denen die Bundesrepublik Deutschland aufgrund internationaler Vereinbarungen außerhalb ihrer Ausschließlichen Wirtschaftszone Verpflichtungen zur maritimen Notfallvorsorge zu erfüllen hat;
2. in der Ausschließlichen Wirtschaftszone (AWZ) der Bundesrepublik Deutschland;
3. auf den Seewasserstraßen im Sinne des § 1 Absatz 2 Satz 1 des Bundeswasserstraßengesetzes und den angrenzenden Mündungstrichtern der Binnenwasserstraßen und auf

den Seeschiffahrtsstraßen Elbe (einschließlich dem Delegationsgebiet Hamburg), Nord-Ostsee-Kanal, Trave, Warnow und Weser nach Seeschiffahrtsstraßenordnung, sowie Ems gemäß § 1 der Verordnung zur Einführung der Schifffahrtsordnung Emsmündung

soweit nicht in gesonderten Vereinbarungen geregelt.

- (2) Kommunale Zuständigkeiten werden durch Absatz 1 nicht berührt.
- (3) Technische Hilfeleistung im Sinne dieser Vereinbarung umfasst alle unterstützenden Maßnahmen zur Abwehr von Gefahren für Leben, Gesundheit und Umwelt sowie zur Abwehr von Schäden, die aus Explosionen, Bränden, Unfällen, insbesondere mit Gefahrgütern und ähnlichen Ereignissen entstehen.
- (4) Verletztenversorgung auf See (im Folgenden Verletztenversorgung) im Sinne dieser Vereinbarung ist die Versorgung von Verletzten und Kranken auf See gemäß der HKV.

§ 1a Hamburg Klausel

Bei Einsätzen im Delegationsgebiet Hamburg wird in den Fällen des § 6 Absatz 1 HKV die Gesamteinsatzleitung von der Leitung des Havariekommandos auf die zuständigen Stellen der Freien und Hansestadt Hamburg übertragen. Die Belange der Partner der Vereinbarung werden unter anderem durch die Entsendung einer Mitarbeiterin oder eines Mitarbeiters aus dem Havariekommando in die Zentrale Einsatzleitung in Hamburg berücksichtigt.

§ 2 Sicherstellung der Brandbekämpfung, der technischen Hilfeleistung und der Verletztenversorgung

- (1) Der Bund stellt für die verkehrssichernde und allgemeine Schiffsbrandbekämpfung sowie für technische Hilfeleistung und die Verletztenversorgung im Geltungsbereich nach § 1 die in Anlage 1 aufgeführten bundeseigenen Schiffe und andere für diese Aufgabe geeignete Führungs- und Einsatzmittel bzw. deren spätere Ersatz-, Neubauten oder Ähnliches und deren seemännische Besatzung zur Verfügung. Die Entscheidungskompetenz des Bundes über die im Rahmen der gesetzlichen Vorgaben zu schaffenden Schiffskapazitäten für die Maritime Notfallvorsorge und die Organisation des Schiffsbetriebes bleibt unberührt. Änderungen der in Anlage 1 aufgeführten Schiffe durch Ersatz oder Neubauten oder Ähnliches werden den anderen Vertragsparteien unter Hinweis auf das Datum der Änderung unverzüglich mitgeteilt. Die Schiffe werden mit der erforderlichen festen feuerwehrtechnischen Ausrüstung ausgestattet. Instandsetzungen, Ersatzbeschaffungen sowie notwendige Wartungen zum Erhalt ihrer Funktionsfähigkeit werden vom Bund auf seine Kosten gewährleistet.
- (2) Die Küstenländer halten im Geltungsbereich nach § 1 die in Anlage 1 aufgeführten Schiffe bzw. deren spätere Ersatzbauten und deren seemännische Besatzung zur verkehrssichernden und allgemeinen Schiffsbrandbekämpfung sowie für technische Hilfeleistung und die Verletztenversorgung vor. Hierfür gelten die Regelungen des Absatzes 1 Sätze zwei bis vier entsprechend mit der Maßgabe, dass die dort genannten Verpflichtungen des Bundes von den Küstenländern übernommen werden. Eine Verpflichtung zur Ersatzbeschaffung eines in Anlage 1 aufgeführten Schiffes besteht nicht.
- (3) Die Küstenländer stellen für den Einsatz die nach dem Fachkonzept erforderlichen Leistungen mit den dafür aufgestellten Einheiten (im Folgenden Einheiten) zur Verfügung. Die Küstenländer können dies auch im Rahmen einer Unterbeauftragung sicherstellen. Die Einheiten nach Satz 1 setzen sich zusammen aus besonders ausgebildeten und ausgerüsteten Feuerwehrleuten und Notärzten. Sie bestehen je nach Einsatzart aus einer oder mehrerer Maritime Incident Response Group(s) First Response (MIRG First Response), einer oder mehrerer Maritime Incident Response Group(s) Firefighting (MIRG Firefighting) oder einer oder mehrerer Maritime Incident Response Group(s) Medical Response (MIRG Medical Response). Vorgehalten werden durch

- die Freie Hansestadt Bremen zwei MIRG Firefighting (Standort Bremerhaven),
 - die Freie und Hansestadt Hamburg zwei MIRG Firefighting und zwei MIRG Medical Response (Standort Hamburg),
 - Mecklenburg-Vorpommern eine MIRG Firefighting und eine MIRG Medical Response (Standort Rostock),
 - Niedersachsen eine MIRG First Response und eine MIRG Firefighting (Standort Cuxhaven), eine MIRG Firefighting und eine MIRG Medical Response (Standort Wilhelmshaven) sowie eine MIRG Firefighting (Standort Emden)
 - Schleswig-Holstein eine MIRG Firefighting (Standort Brunsbüttel), eine MIRG First Response und eine MIRG Firefighting (Standort Kiel) sowie zwei MIRG Firefighting (Standort Lübeck).
- (4) Zum zeitgerechten Transport der Einsatzkräfte koordiniert das Havariekommando unabhängig vom Grad des Schadensereignisses die hierfür verfügbaren Transporthubschrauber.
- (5) Soweit die Küstenländer eine Unterbeauftragung gemäß § 2 Absatz 3 Satz 2 der Vereinbarung durchführen, unterrichten sie den Bund über die geschlossenen Vereinbarungen.

§ 3 Wahrnehmung der Aufgaben

- (1) Der Bund ist Eigentümer und Betreiber der in Anlage 1 genannten Schiffe und Transporthubschrauber, die Küstenländer sind Eigentümer und Betreiber der in Anlage 1 genannten Schiffe. Die Schiffe und Hubschrauber werden von ihren Standorten aus eingesetzt.
- (2) Die seemännische oder flugtechnische Besatzung wird im Einsatzfall und bei Übungen durch entsprechende Einheiten nach Maßgabe des § 2 Absatz 3 verstärkt.
- (3) Im Rahmen der Mehrzweckaufgaben der Schiffe sowie der bestimmungsgemäßen Aufgaben der Transporthubschrauber stellen der Bund und die Küstenländer nach Maßgabe des Fachkonzepts deren Einsatzbereitschaft für den verkehrsbezogenen und

allgemeinen Brandschutz sowie für die technische Hilfeleistung und die Verletztenversorgung sicher.

(4) Die Vertragspartner verpflichten sich, ein Verfahren zur Sicherung der Qualität einzuführen.

(5) Auf Grundlage dieser Vereinbarung erarbeiten die Vertragsparteien einvernehmlich ein Fachkonzept zur Brandbekämpfung, technischen Hilfeleistung und Verletztenversorgung.

In diesem Fachkonzept werden nach Maßgabe der HKV insbesondere:

- die Einsatzgrundsätze
- die Einsatzführung
- der Informationsaustausch
- die einsatzspezifische Aufgabenwahrnehmung
- die einsatznotwendigen Qualifikationen
- eine Alarm- und Ausrückordnung
- die Aufgaben des Havariekommandos bei der Sicherung der Qualität
- Standards für die Einsatzbereitschaft der Einheiten
- Standards für die Einsatzbereitschaft der Schiffe und Hubschrauber
- Anforderungen an die mobile Ausstattung der Einheiten
- Methode und Verfahren zur Kostenermittlung der Einheiten sowie der Ausstattung geregelt.

Das Fachkonzept ist bedarfsgerecht fortzuschreiben und bedarf der Zustimmung des Kuratoriums Maritime Notfallvorsorge gemäß § 11 Absatz 2 HKV.

(6) Die zuständigen Stellen der Küstenländer gewährleisten die Sicherstellung der Brandbekämpfung, technischen Hilfeleistung und Verletztenversorgung auf See nach Maßgabe des in Absatz 5 genannten Fachkonzeptes zur Brandbekämpfung, technischen Hilfeleistung und Verletztenversorgung. Zu diesem Zweck stellen sie geeignetes Personal, bilden dieses entsprechend den abgestimmten Konzepten aus, führen mit den Vertragsparteien gemeinsame Übungen durch und beschaffen die erforderliche Ausstattung.

(7) Um einen wirkungsvollen Einsatz sicherzustellen, sind in regelmäßigen Zeiträumen Übungen abzuhalten. Sie sind als integraler Bestandteil in den vom Havariekommando jährlich zu erstellenden Jahres- Übungs- und Schulungsplan aufzunehmen. Soweit darüber

hinaus in Bezug auf die in § 2 Abs. 3 genannten Einheiten Übungsvorhaben durchgeführt werden, sind diese mit dem Havariekommando terminlich abzustimmen.

- (8) Zur Sicherstellung der Aufgaben aus dieser Vereinbarung und des daraus folgenden Fachkonzeptes sowie der HKV besetzen und finanzieren der Bund und die Küstenländer im Havariekommando die dafür notwendigen Stellen nach Maßgabe der Anlage 2. Die Länder schließen untereinander eine Vereinbarung zur Finanzierung der Länderstellen nach vorheriger Organisationsuntersuchung.

§ 4 Regulierung von Schadensfällen

- (1) Erleiden die Schiffe, die Transporthubschrauber oder das verwendete Gerät bei gemeinsamen Maßnahmen zur Bekämpfung komplexer Schadenslagen gemäß § 1 Absatz 4 HKV einschließlich der entsprechenden Übungen einen Schaden, so findet § 10 HKV Anwendung.
- (2) Absatz 1 gilt entsprechend für die Besatzungen der Schiffe oder Transporthubschrauber sowie die von den Küstenländern zur Verfügung gestellten Einheiten oder sonstiges Personal, wenn sie bei gemeinsamen Maßnahmen nach Absatz 1 einen Schaden erleiden.
- (3) Erleiden die in Absatz 1 genannten Führungs- und Einsatzmittel im Anwendungsbereich der Vereinbarung, die keine komplexe Schadenslage darstellen, einen Schaden, so findet folgende Regelung Anwendung:
- a) Bei einem verkehrsbezogenen Brandbekämpfungseinsatz trägt der Bund die Kosten der Schadensbeseitigung.
 - b) Bei einem Einsatz für die allgemeine Brandbekämpfung, Verletztenversorgung oder technische Hilfeleistung trägt das jeweilige Küstenland die Kosten der Schadensbeseitigung.
 - c) Bei einem Einsatz für beide Schutzbereiche oder ungeklärter Zuordnung haben der Bund und das jeweilige Küstenland die Kosten der Schadensbeseitigung zu je 50 vom Hundert zu tragen. Ist der Bereich mehrerer Küstenländer betroffen, so teilen sich die Küstenländer ihren Anteil zu gleichen Teilen.

- (4) Absatz 3 gilt entsprechend für Personenschäden im Anwendungsbereich der Vereinbarung, die keine komplexe Schadenslage darstellen.
- (5) Soweit der Bund oder die Küstenländer bei Maßnahmen im Anwendungsbereich dieser Vereinbarung gegenüber Dritten zum Schadensersatz verpflichtet sind, übernehmen die Vertragsparteien im Innenverhältnis die Haftung und Haftungsfreistellung nach den in den Absätzen 1 bis 4 dargelegten Grundsätzen.
- (6) Die Absätze 1 bis 5 gelten nicht, wenn der Schaden durch Vorsatz oder grobe Fahrlässigkeit der Einsatzleitung, der seemännischen Besatzung, der Einheiten oder des sonstigen Personals verursacht worden ist. In diesem Fall hat der Vertragspartner, der das Personal zur Verfügung stellt, allein für den Schaden einzustehen bzw. den in Anspruch genommenen Vertragspartner entsprechend seinem Anteil freizustellen. Rückgriffsansprüche bleiben unberührt.

§ 5 Kostenregelung

Die Kosten werden von Bund und Küstenländern nach Maßgabe der als Anlage 3 beigefügten Regelung getragen.

§ 6 Dauer der Vereinbarung, Inkrafttreten, Kündigung

- (1) Diese Vereinbarung wird auf unbestimmte Zeit geschlossen. Sie tritt am 1. Januar 2022 in Kraft.
- (2) Änderungen und Ergänzungen dieser Vereinbarung bedürfen der Schriftform und der Zustimmung aller Vertragsparteien. Änderungen der in § 2 Absatz 3 Satz 5 vorgesehenen Standorte, der in Anlage 1 genannten Schiffe, des als Anlage 2 beigefügten Stellenplans sowie Änderungen der als Anlage 3 beigefügten Regelung über die Kosten können durch Umlaufbeschluss der unterzeichnenden Stellen des Bundes und der Küstenländer vorgenommen werden.

- (3) Jede Vertragspartei kann diese Vereinbarung mit einer Frist von fünf Jahren kündigen. Die Kündigung ist den übrigen Vertragsparteien schriftlich bekannt zu geben. Das Jahr der Kündigungserklärung bleibt bei der Berechnung der Kündigungsfrist außer Betracht. Kündigt eine Vertragspartei, so kann jede andere Vertragspartei innerhalb von sechs Monaten nach Zugang der Kündigung die Vereinbarung zum selben Zeitpunkt kündigen. Zwischen den übrigen Vertragsparteien bleibt die Vereinbarung in Kraft.
- (4) Mit Inkrafttreten dieser Vereinbarung werden die Verwaltungsvereinbarungen zwischen der Bundesrepublik Deutschland und dem Land Niedersachsen und dem Land Schleswig-Holstein über den Brandschutz und Hilfeleistungen im Mündungstrichter der Binnenwasserstraße Elbe und auf der angrenzenden Seewasserstraße vom 15.05.1990, der Bundesrepublik Deutschland und dem Land Niedersachsen über den Brandschutz und Hilfeleistungen auf der Seewasserstraße Jade bis zur seewärtigen Begrenzung des Küstenmeeres vom 19.11.1997, der Bundesrepublik Deutschland, dem Land Niedersachsen und der Freien Hansestadt Bremen über den Brandschutz und Hilfeleistungen im Mündungstrichter der Weser und der angrenzenden Seewasserstraße bis zur seewärtigen Begrenzung des Küstenmeeres vom 19.07.2012, der Bundesrepublik Deutschland und dem Land Niedersachsen über den Brandschutz und Hilfeleistungen im Mündungstrichter der Binnenwasserstraße Ems und auf der angrenzenden Seewasserstraße vom 19.10.1992 und die vorläufige Verwaltungsvereinbarung zur Schiffsbrandbekämpfung auf der Ostsee zwischen der Bundesrepublik Deutschland, dem Land Mecklenburg-Vorpommern und dem Land Schleswig-Holstein vom 05.09.2002 einvernehmlich aufgehoben.
- (5) Mit Inkrafttreten dieser Vereinbarung wird die Bund/-Küstenländer-Vereinbarung über die Verletztenversorgung auf See vom 17.Juni 2008 zwischen den Parteien einvernehmlich aufgehoben.
- (6) Die Zusatzvereinbarung über die Kooperation zwischen der Deutschen Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger (DGzRS) und dem Havariekommando vom 23. Dezember 2002 bleibt von dieser Vereinbarung unberührt.
- (7) Der Text der Vereinbarung nebst Anlagen 1 bis 3 ~~und der Zeitpunkt nach Absatz 1 Satz 2~~ wird durch das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur im Bundesanzeiger und im Verkehrsblatt veröffentlicht.

Bonn, den 7.12.2020

Für die Bundesrepublik Deutschland,

vertreten durch das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur

Im Auftrag

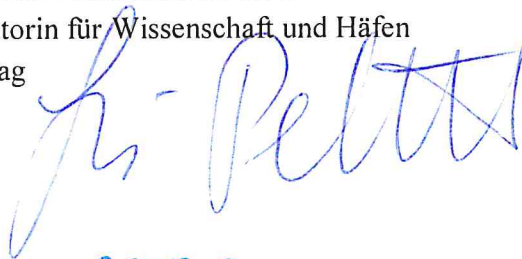


Bremen, den 9.12.20

Für die Freie Hansestadt Bremen

Die Senatorin für Wissenschaft und Häfen

Im Auftrag



Hamburg, den 22.12.20

Für die Freie und Hansestadt Hamburg

Der Senator für Inneres und Sport

Im Auftrag



Schwerin, den 19.01.2021

Für das Land Mecklenburg-Vorpommern

Für die Ministerpräsidentin des Landes Mecklenburg-Vorpommern

Der Minister für Inneres und Europa

Im Auftrag



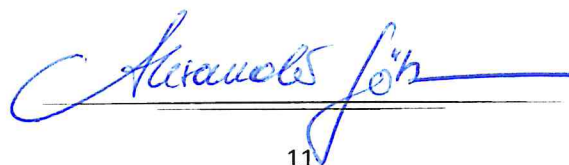
Hannover, den 3.2.2021

Für das Land Niedersachsen

Für den Ministerpräsidenten des Landes Niedersachsen

Der Minister für Inneres und Sport

Im Auftrag



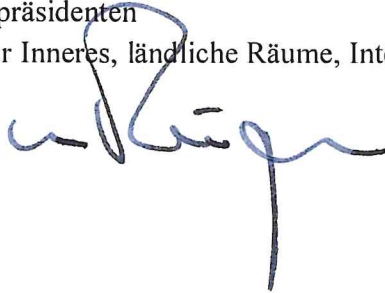
Kiel, den 24.2.2021

Für das Land Schleswig-Holstein

Für den Ministerpräsidenten

Die Ministerin für Inneres, ländliche Räume, Integration und Gleichstellung

Im Auftrag

A handwritten signature in blue ink, appearing to be 'M. Rieger', is written over the text 'Im Auftrag'.

Anlagen

Anlage 1

Liste der bundeseigenen Schiffe im Sinne von § 2 Absatz 1 dieser Vereinbarung:

- Scharhörn
- Mellum
- Neuwerk
- Nordergründe
- Gustav Meyer (bis zur Außerdienststellung)
- Arkona

Liste der landeseigenen Schiffe im Sinne von § 2 Absatz ⁵~~1~~ dieser Vereinbarung:

12

- Kiel

Anlage 2

Stellenplan des Fachbereichs IV des Havariekommandos

HK-4	höherer Dienst	Landesbediensteter
HK-4-11	gehobener Dienst	Bundesbediensteter
HK-4-12	gehobener Dienst	Landesbediensteter
HK-4-13	gehobener Dienst	Bundesbediensteter
HK-4-14	gehobener Dienst	Landesbediensteter
HK-4-15	gehobener Dienst	Bundesbediensteter
HK 4-16	gehobener Dienst	Landesbediensteter

Anlage 3

Kostenregelung

§ 1

Einsatzkosten

- (1) Die Kosten von Maßnahmen zur Bekämpfung von komplexen Schadenslagen einschließlich gemeinsamer Übungen tragen der Bund und die Küstenländer nach § 10 Absatz 2 HKV.
 - (2) Die Kosten für Einsatzfälle im Anwendungsbereich dieser Vereinbarung, die keine komplexe Schadenslage nach § 1 Abs. 4 HKV darstellen, werden wie folgt getragen:
 - a) Die Kosten des Einsatzfalles für den verkehrsbezogenen Brandschutz trägt der Bund.
 - b) Die Kosten des Einsatzfalles für die allgemeine Brandbekämpfung, Verletztenversorgung und die technischen Hilfeleistungen tragen die Küstenländer nach ihrer örtlichen Zuständigkeit.
 - c) Sind verkehrsbezogene und allgemeine Aufgaben betroffen, tragen der Bund und das örtlich zuständige Küstenland die Kosten zu jeweils 50 vom Hundert. Dies gilt auch, wenn sich im Einzelfall nicht klären lässt, ob verkehrsbezogene oder allgemeine Aufgaben durch den Einsatz erfüllt werden.
 - (3) Kostenerstattungen durch Dritte werden auf die nach den Absätzen 1 und 2 zu tragenden Beträge angerechnet.
 - (4) Nachgewiesene Kosten für Verdienstausschlag und Mehrarbeit, die zum Ausgleich der aufgrund dieser Vereinbarung im Einsatz befindlichen Kräfte und zur Sicherstellung der Einsatzfähigkeit der an Land vorzuhaltenden Einheiten in gleicher Stärke erforderlich sind, können bei entsprechendem Nachweis bei der Abrechnung des Einsatzes geltend gemacht werden. Die Absätze eins bis drei gelten entsprechend.
-

Vorhaltekosten

(1) Nach Maßgabe einvernehmlich festgelegter Kostenansätze (Anhang) tragen der Bund und die jeweiligen Küstenländer zu 50 vom Hundert insbesondere

- a) die für die Bereitstellung der Einheiten gemäß § 2 Absatz 3 der Vereinbarung entstehenden Kosten (Fixkosten) und
- b) Kosten der vom Havariekommando organisierten Aus- und Fortbildung der Einheiten zur Schiffsbrandbekämpfung, technischen Hilfeleistung und Verletztenversorgung, einschließlich der Aus- und Fortbildung an den Führungs- und Einsatzmitteln und Simulatoren (variable Kosten).

Für die abrechnungsfähigen Einzelpositionen nach den Buchstaben a) und b) gelten die von den Koordinierungsausschüssen Brandbekämpfung/Verletztenversorgung einvernehmlich zu Grunde gelegten Berechnungsgrundlagen. Näheres, insbesondere in Bezug auf die nach den Buchstaben a) und b) erforderliche Aus- und Fortbildung, regelt das Fachkonzept.

(2) Die Festlegung der Kostenansätze nach Absatz 1 erfolgt einvernehmlich nach anerkannten Berechnungsmethoden der Bundeshaushaltsordnung. Dabei wird insbesondere das im Fachkonzept für die Aus- und Fortbildung und Einsatzbereitschaft der Einheiten festgeschriebene Anforderungsprofil zugrunde gelegt. Die danach ermittelten und im Anhang dargestellten Kostenansätze müssen in vollem Umfange nachvollziehbar sein und dem Grundsatz der Kostentransparenz entsprechen.

(3) Die Kosten der für die Notärzte abzuschließenden Gruppen-Unfallversicherung tragen der Bund und die Küstenländer entsprechend § 8 Absatz 1 der "Vereinbarung zwischen dem Bund und den Küstenländern über die Bekämpfung von Meeresverschmutzungen" (BLV-SUB) in der jeweils gültigen Fassung (VKBl. 2003, S. 34).

(4) Die Kostenverteilung für Betrieb und Unterhaltung der jeweiligen Führungs- und Einsatzmittel erfolgt auf der Grundlage der BLV-SUB.

- (5) Die in Ausführung der Vereinbarung entstehenden Kosten für die Beschaffung und Erneuerung der beweglichen Ausstattung und Gerätschaften, die nach Maßgabe des Fachkonzepts (§ 3 Absatz 5 der Vereinbarung) zur Schiffsbrandbekämpfung, technischen Hilfeleistung sowie Verletztenversorgung auf See benötigt werden, tragen der Bund und die jeweiligen Küstenländer zu jeweils 50 vom Hundert.

§ 3

Abrechnungsverfahren

- (1) Zur Erstattung der Vorhaltekosten gemäß § 2 Absatz 1 Satz 1 Buchstaben a) und b) dieser Anlage vereinbaren der Bund und die Küstenländer über drei Jahre laufende Abrechnungszeiträume.
- (2) Der Bund überweist den jeweiligen Küstenländern in dem jeweiligen Abrechnungszeitraum für jede bereit gestellte Einheit jeweils fünf halbjährliche Abschlagszahlungen in Höhe der in Spalte 4 im Anhang genannten Kostenansätze für die nach § 2 Absatz 1 Satz 1 Buchstaben a) und b) dieser Anlage entfallenden Vorhaltekosten. Die Auszahlung der ersten fünf halbjährlichen Abschlagszahlungen erfolgt jeweils zum 1. April beziehungsweise zum 1. Oktober.
- (3) Im sechsten Halbjahr erhalten die Länder zum 1. Oktober vom Bund für die nach § 2 Absatz 1 Satz 1 Buchstabe a) dieser Anlage anfallenden Vorhaltekosten die in Spalte 5 im Anhang genannte Zahlung.
- (4) Die Gesamtabrechnung und Schlusszahlung aller im dreijährigen Abrechnungszeitraum tatsächlich angefallenen Vorhaltekosten für die spezielle Aus- und Fortbildung gemäß § 2 Absatz 1 Satz 1 Buchstabe b) dieser Anlage erfolgt mit der sechsten Zahlung nach Vorlage prüfbarer Forderungsnachweise der jeweiligen Einheiten des jeweiligen Küstenlandes. Im Rahmen dieser Gesamtabrechnung legen die jeweiligen Küstenländer dem Bund bis zum 31. Januar des auf den Abrechnungszeitraum folgenden

Kalenderjahres Forderungsnachweise der jeweiligen Einheiten vor, aus denen die für die Erstattung der Vorhaltekosten für die vom Havariekommando organisierte Aus- und Fortbildung gemäß § 2 Absatz 1 Satz 1 Buchstabe b) dieser Anlage relevanten Aspekte ersichtlich sind. Die Schlusszahlung in Bezug auf diese Vorhaltekosten erfolgt bis zum 31. Mai des auf den Abrechnungszeitraum folgenden Kalenderjahres. Die Länder verpflichten sich sicherzustellen, dass bei Vorlage der Forderungsnachweise für die jeweilige Einheit erkennbar ist, welche Personen an im Fachkonzept vorgesehenen Aus- und Fortbildungsmaßnahmen nach § 2 Absatz 1 Satz 1 Buchstabe b) dieser Anlage teilgenommen haben.

- (5) Überzahlungen des Bundes an ein Küstenland hinsichtlich der nach § 2 Absatz 1 Satz 1 Buchstabe b) vom Bund zu erstattenden Vorhaltekosten, die nach der Gesamtabrechnung nach Absatz 4 festgestellt werden, werden durch entsprechende Reduzierung der Schlusszahlung sowie gegebenenfalls durch weitere Reduzierungen folgender Abschlagszahlungen bis zur Höhe der in der Gesamtabrechnung festgestellten Summe der Überzahlung ausgeglichen.
- (6) Für die Haushalts- und Wirtschaftsführung finden ausschließlich die Bestimmungen der Bundeshaushaltsordnung und die Verwaltungsvorschriften des Bundes Anwendung. Die nach § 10 Absatz 11 HKV vereinbarte Haushaltsrichtlinie gilt entsprechend.

§ 4

Nachträgliche Erstattung von vor Inkrafttreten entstandenen Vorhaltekosten

Vorhaltekosten, die in einem Zeitraum von zwei Jahren vor Inkrafttreten dieser Vereinbarung zum Aufbau der Einheiten nach § 2 Absatz 3 bei den jeweiligen Küstenländern entstanden sind, werden nach § 2 dieser Anlage vom Bund und den jeweiligen Küstenländern zu 50 vom Hundert getragen. Sie können innerhalb von zwei Jahren nach Inkrafttreten dieser Vereinbarung abgerechnet werden. Für die Abrechnung gelten § 3 Absatz 4 und 6 dieser Anlage entsprechend.

[Anhang zu Anlage 3 (§ 2 Absatz 1)]

Kostenansätze und Evaluierung

(1) Für die in § 2 Absatz 1 der Anlage 3 genannten Vorhaltekosten werden gemäß § 2 Absatz 2 der Anlage 3 einvernehmlich folgende Kostenansätze festgelegt:

Spalte 1	Spalte 2	Spalte 3	Spalte 4	Spalte 5
	Gesamt pro Jahr	Anteil Bund pro Jahr	halbjährlicher Abschlag Bund für die Halbjahre 1-5 gemäß § 3 Abs. 2 der Anl. 3	Zahlung Bund für Halbjahr 6 gemäß § 3 Abs. 3 der Anl. 3
MIRG Firefighting	290.000 €	145.000 €	72.500 €	36.250 €
MIRG Medical Response	380.000 €	190.000 €	95.000 €	47.500 €
MIRG First Response	520.000 €	260.000 €	130.000 €	65.000 €

(2) Zum Ende des dreijährigen Abrechnungszeitraums werden die Kostenansätze evaluiert und gegebenenfalls angepasst.

HAVARIEKOMMANDO

CENTRAL COMMAND FOR MARITIME EMERGENCIES GERMANY



Fachkonzept

Brandbekämpfung,

Technische Hilfeleistung und

Verletztenversorgung auf See

Inhaltsverzeichnis

Abkürzungsverzeichnis.....	6
1	Allgemeines10
1.1	Vorwort.....10
1.2	Allgemeine Grundsätze12
1.2.1	Grundsätzliche Erwägungen12
1.2.2	Komplexe Rettungssituation.....12
1.2.3	Komplexe Schadenslage.....12
1.3	Schutzziele.....14
2	Beteiligte Organisationen, Gremien und Behörden.....15
2.1	Havariekommando15
2.2	Kuratorium Maritime Notfallvorsorge16
2.3	Koordinierungsausschüsse Brandbekämpfung und Verletztenversorgung16
2.4	Feuerwehren.....17
2.5	Weitere Organisationen.....18
2.5.1	DGzRS.....18
2.5.2	BMVg18
2.5.3	BMI19
3	Alarmierung und Information der Einheiten20
3.1	Begriffsbestimmung.....21
3.1.1	Information21
3.1.2	Alarmierung.....21
4	Einsatzgrundsätze.....22
4.1	Grundsatz22
4.2	Einsatzleitung.....22
4.3	Erkundung.....23
4.4	Fernmeldewesen.....23
5	Einheiten24

5.1	Maritime Incident Response Group - First Response	24
5.2	Maritime Incident Response Group - Fire Fighting	24
5.3	Maritime Incident Response Group - Medical Response	25
6	Ausrüstung	26
6.1	Persönliche Schutzausrüstung	26
6.2	Technische Ausrüstung	27
6.3	Spezifische Ausrüstung	27
6.4	Wartung, Prüfung und Instandhaltung	27
7	Einsatz- und Transportmittel	28
7.1	Helikopter	28
7.2	Schiffe	29
7.3	Flugzeug DO 228	30
7.4	Ablandeorte	30
8	Brandbekämpfung auf See	31
8.1	Brand kleinerer Ausdehnung	31
8.2	Brand größerer Ausdehnung	32
8.3	Vollbrand	32
8.4	Ausrückeordnung bei Helikoptertransport	33
9	Technische Hilfeleistung und CRN-Lagen auf See	34
9.1	Technische Hilfeleistung	34
9.2	CRN-Lagen	35
9.2.1	Lageerkundung und Lagefeststellung	36
9.2.2	Ermöglichen eines Einlaufens in einen Hafen	36
9.2.3	Vorbereitende Maßnahmen für ein Bergungsunternehmen	37
9.2.4	Ausrückeordnung bei Helikoptertransport	37
10	Verletztenversorgung auf See	38
10.1	Massenanfall von Verletzten/Erkrankten	38
10.1.1	Massenanfall von Verletzten	39
10.1.1.1	Ausrückeordnung MANV	40
10.1.2	MANV bei gleichzeitiger Brandbekämpfung	41

10.1.2.1	Ausrückeordnung MANV bei gleichzeitiger BB	41
10.1.3	Massenanfall von Erkrankten	43
10.1.3.1	Ausrückeordnung MANE	44
10.2	Individualmedizinische Versorgung	45
10.2.1	Komplexe Rettungssituation	45
10.2.1.1	Ausrückeordnung bei der komplexen Rettungssituation	46
10.2.2	Einsatzunterstützung SRHT bei KS	47
10.2.2.1	Eigensicherung und individualmedizinische Versorgung	47
11	Ausbildung	48
12	Übungen	50
13	Kosten und Abrechnung	51
13.1	Grundlagen	51
13.2	Abrechenbare Fixkosten gem. Anlage 3, § 2 Absatz 1, Satz 1, Buchstabe a) der Generalvereinbarung	55
13.2.1	Personalkosten in Verbindung mit der Aufgabenwahrnehmung am Standort ..	55
13.2.2	Erstattung von Wartungs- und Pflegeaufwand	55
13.2.3	Personalmehraufwand für Aus- und Fortbildung inkl. Übungen am Standort ...	56
13.3	Abrechenbare variablen Kostenpositionen gem. Anlage 3, § 2 Absatz 1 Satz 1, Buchstabe b) der Generalvereinbarung	56
13.4	Berechnung der Kostenansätze	57
13.5	Jahres- Übungs- und Schulungsplan	57
14	Evaluation	58
	Literaturverzeichnis	59
	Anlagenverzeichnis	60

Die männlichen Funktionsbezeichnungen in diesem Fachkonzept wurden aufgrund einer besseren Lesbarkeit verwendet und schließen ausdrücklich alle entsprechenden andersgeschlechtlichen Funktionsbezeichnungen ein.

Abkürzungsverzeichnis

AB Schiff	Abrollbehälter Schiffsbrandbekämpfung
AfA	Absetzung für Abnutzung
AGF-See	Arbeitsgemeinschaft der Feuerwehren See
A11	Besoldung gemäß Besoldungsordnung A in der Gruppe 11
BB	Brandbekämpfung
BBE	Brandbekämpfungseinheit
BF	Berufsfeuerwehr
BLV	Bund-Länder-Vereinbarung hier: Vereinbarungen zwischen der Bundesrepublik Deutschland und der Freien Hansestadt Bremen, der Freien und Hansestadt Hamburg, den Ländern Mecklenburg-Vorpommern, Niedersachsen und Schleswig-Holstein
BLV-SUB	Bund-Länder-Vereinbarung über die Bekämpfung von Meeresverschmutzungen (sog. Schadstoffunfallbekämpfung)
BMVBW	Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen
BMVI	Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur
BMVg	Bundesministerium für Verteidigung
BPol	Bundespolizei-Flugdienst
E14, E15	Entgelt gemäß Entgelttabelle in der Gruppe 14 bzw. 15
EK	Einsatzkraft
EL	Einsatzleiter
EL F	Einsatzleiter Feuerwehr
DGzRS	Deutsche Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger
DO, auch DO 228	Flugzeug vom Typ Dornier DO 228
FB 4	Fachbereich Brandbekämpfung und Verletztenversorgung des Havariekommandos

FEL	Feuerwehreinsatzleitstelle
FiFi	Firefighting (engl. für Brandbekämpfung)
FR	First Response (engl. für Erstangriff)
Fw	Feuerwehr
FwDV	Feuerwehrdienstvorschrift
gD	Gehobener Dienst
GDWS	Generaldirektion Wasser- und Schifffahrt
GF	Gruppenführer
GG	Grundgesetz für die Bundesrepublik Deutschland
HAST	Havariestab
hD	Höherer Dienst
HK	Havariekommando
HKV	Havariekommando-Vereinbarung
HS	Hubschrauber
HWB	Hauptberufliche Wachbereitschaft
IGV	Internationale Gesundheitsvorschriften
IGV-DG	Gesetz zur Durchführung der Internationalen Gesundheitsvorschriften
JÜSP	Jahres-Übungs- und Schulungsplan
KGSt	Kommunale Gemeinschaftsstelle für Verwaltungsmanagement
KMNV	Kuratorium Maritime Notfallvorsorge
KOA	Koordinierungsausschuss
KOA BB	Koordinierungsausschuss Brandbekämpfung auf See
KOA BB/VV	Koordinierungsausschüsse Brandbekämpfung und Verletztenversorgung auf See
KR	Komplexe Rettungssituation
KS	Komplexe Schadenslage

LNA	Leitender Notarzt
MANE	Massenanfall an Erkrankten
MANV	Massenanfall an Verletzten
mD	Mittlerer Dienst
MIRG	Maritime Incident Response Group
MIRG FFI	Maritime Incident Response Group Fire Fighting
MIRG FR	Maritime Incident Response Group First Response
MIRG MR	Maritime Incident Response Group Medical Response
MLZ	Maritimes Lagezentrum
MNV	Maritime Notfallvorsorge
MR	Medical Response (engl. für Verletztenversorgung)
MRCC	Maritime Rescue Coordination Centre (engl. Leitstelle zur Koordination der Seenotrettung, auch Seenotleitung) in Bremen
MS	Motorschiff
MZS	Mehrzweckschiff
NA	Notarzt
NotSan	Notfallsanitäter
OSC	On Scene Coordinator (Englische Benennung Einsatzleiter Ort)
OrgL	Organisatorischer Leiter Rettungsdienst
PSA	Persönliche Schutzausrüstung
PSNV	Psychosoziale Notfallversorgung
SAR	Search And Rescue (engl. für Suche und Rettung)
SeeAufG	Seeaufgabengesetz
SER	Standardeinsatzregel
SRC	Funkzeugnis, das zur Bedienung einer Sprechfunkanlage notwendig ist (engl. für Short Range Certificate)
SRHT	Spezielle Rettung aus Höhen und Tiefen, sog. Höhenrettung

SUB	Schadstoffunfallbekämpfung
TZMS	Trainingszentrum Maritime Schiffssicherheit der Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes
UAG-Aus- und Fortb.	Unterarbeitsgruppe Aus- und Fortbildung der AGF-See
UAG-Technik	Unterarbeitsgruppe Technik der AGF-See
VVT	Verletztenversorgungsteam
WaStrG	Bundeswasserstraßengesetz
WSA	Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt
WSV	Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes
ZMGS	Zentrale Meldestelle für Gefahrguttransporte auf See
ZMK	Zentraler Meldekopf
VV	Verletztenversorgung
VZ	Verkehrszentrale
(1/1/8/ <u>10</u>)	Angabe von Einsatzkräftestärken der Feuerwehr in der Systematik: Zugführer bzw. Einsatzleiter See/Gruppenführer/Einsatzkräfte/ <u>Gesamtstärke</u> (stets unterstrichen)
[1/1/ <u>2</u>]	Angabe von Einsatzkräftestärken von Ärzten in der Systematik: LNA/NA/ <u>Gesamtstärke</u> (stets unterstrichen)

1 Allgemeines

1.1 Vorwort

Im Nachgang zur Havarie der MS Pallas wurde durch die Partner Bund und Küstenländer mit dem Ziel, die Gefahrenabwehr gemeinsam mit einer einheitlichen Gesamteinsatzleitung - inklusive eines Selbsteintrittsrechts - zu organisieren, das Havariekommando gegründet.

Aufgrund der Vereinbarung zwischen der Bundesrepublik Deutschland und der Freien Hansestadt Bremen, der Freien und Hansestadt Hamburg, den Ländern Mecklenburg-Vorpommern, Niedersachsen und Schleswig-Holstein über die Brandbekämpfung, die technische Hilfeleistung und die Verletztenversorgung auf See (Generalvereinbarung [1]) wurden durch die Länder mit den Feuerwehren ausgewählter Kommunen Verwaltungsvereinbarungen getroffen, welche den Einsatz dieser Feuerwehren auf See regeln.

Durch diese Feuerwehren werden Einsatzkräfte bereit gestellt für

- die Brandbekämpfung,
- die Technische Hilfeleistung (inklusive CRN- und SRHT-Lagen) und
- die Verletztenversorgung.

Hierzu werden Einsatzkräfte befähigt, die in Maritime Incident Response Groups (MIRG) der Typen First Response (engl. Ersteinsatz - FR), Fire Fighting (engl. Brandbekämpfung - FiFi) und Medical Response (engl. Medizinische Rettung - MR) eingesetzt werden. Die Struktur dieser Einheiten ist bei allen beteiligten Feuerwehren gleich.

In diesem Fachkonzept wird beschrieben, welche Maßnahmen die Beteiligten bei der Einsatzvorbereitung und -durchführung, bei der materiell-technischen Ausstattung sowie im Rahmen der Aus- und Fortbildung sowie bei Übungen zu erfüllen haben.

Das vorliegende Fachkonzept ersetzt das bisherige »Fachkonzept Brandbekämpfung und Verletztenversorgung auf See« mit Stand vom 28.02.2007 und ergänzt das »C-Lagen-Konzept des Bundes auf See« mit Stand vom 27.04.2010.

1.2 Allgemeine Grundsätze

1.2.1 Grundsätzliche Erwägungen

Das Ziel der oben genannten Generalvereinbarung besteht darin, unterschiedliche Zuständigkeiten zwischen Bund und Ländern für die Aufgaben der Brandbekämpfung und Verletztenversorgung im Interesse einer effektiven und erfolgreichen Bekämpfung einer komplexen Schadenslage zu überwinden und ein einheitliches Einsatzkonzept für die unter § 1 Absatz 1 der Generalvereinbarung genannten Wasserstraßen und – Flächen zu entwickeln. Die Aufgaben der Brandbekämpfung und Verletztenversorgung stellen nach Maßgabe der Generalvereinbarung im ihrem gesamten örtlichen Anwendungsbereich demnach eine gemeinsam zwischen den Partnern der Generalvereinbarung zu bewältigende Herausforderung dar. Die Generalvereinbarung ist Grundlage und Ausgangspunkt für dieses Fachkonzept.

1.2.2 Komplexe Rettungssituation

Mit zunehmendem Ausbau von Offshore-Windparks in der Nord- und Ostsee sowie der steigenden Komplexität im Schiffsaufbau und –betrieb ergeben sich auch für die Rettung von verunfallten Personen neue Herausforderungen. Hier ist besonders der einzelne Verunfallte auf Grund der hohen Eintrittswahrscheinlichkeit in Kombination mit der schwierigen Lage auf See in den Fokus gerückt. Um die in diesem Spezialfall auftretende Komplexität der Rettung einheitlich zu koordinieren und eine patientengerechte Rettung zu gewährleisten, wurde durch Beschluss des Kuratoriums Maritime Notfallvorsorge [3] vereinbart, dass die Havariekommando-Vereinbarung (HKV) auf die komplexe Rettungssituation Anwendung findet.

Eine komplexe Rettungssituation liegt vor, wenn eine technisch anspruchsvolle und zeitkritische spezielle Rettung mit individualmedizinischer Notfallversorgung eines oder mehrerer Betroffener notwendig ist oder die Beseitigung dieser Gefahrenlage eine einheitliche Führung mehrerer Aufgabenträger erfordert und die pflichtige unternehmerische Vorhaltung zur zielgerichteten Gefahrabwehr nicht greift.

1.2.3 Komplexe Schadenslage

Eine komplexe Schadenslage liegt vor, wenn ein Ereignis eine Vielzahl von Menschenleben, Sachgüter von bedeutendem Wert, die Umwelt oder die Sicherheit und Leichtigkeit des Schiffsverkehrs gefährdet oder eine Störung dieser Schutzgüter bereits eingetreten ist und zur

Beseitigung dieser Gefahrenlage die Mittel und Kräfte des täglichen Dienstes nicht ausreichen oder eine einheitliche Führung mehrerer Aufgabenträger erforderlich ist.

1.3 Schutzziele

Das Ziel ist es, schnellstmöglich eine sichere Handlungsfähigkeit an der Schadenstelle herzustellen. Auf Grund der starken Abhängigkeiten von Wetterverhältnissen, Verfügbarkeiten von Transportmitteln und der großen Ausdehnung des Einsatzgebietes werden zur Schutzzielplanung im Weiteren Zeiten zur Herstellung der Abmarschbereitschaft am vordefinierten Ablandeort der Einheiten angewendet.

Folgende Schutzziele sind hierzu definiert:

- Rettung von Menschenleben
- Versorgung von Kranken und Verletzten
- Brandbekämpfung und Gefahrgutunfallbekämpfung, insbesondere um Gefahren von Personen und der Umwelt abzuwenden und Havaristen manövrier- und schwimmfähig zu halten
- Allgemeine Technische Hilfeleistung

2 Beteiligte Organisationen, Gremien und Behörden

2.1 Havariekommando

Das Havariekommando ist eine gemeinsame Einrichtung des Bundes und der fünf Küstenländer. Es hat am 01.01.2003 seinen Dienst aufgenommen und gewährleistet ein einheitliches Unfallmanagement auf Nord- und Ostsee. Das Havariekommando bündelt die Verantwortung für die Planung, Vorbereitung, Übung und Durchführung von Maßnahmen zur Verletztenversorgung, zur Schadstoffunfallbekämpfung, zur Brandbekämpfung, zur Hilfeleistung und zur Gefahrenabwehr bezogen auf Bergung bei komplexen Schadenslagen sowie komplexen Rettungssituationen auf See, als auch einer strukturierten Öffentlichkeitsarbeit.

Im Alltagsbetrieb ist das Havariekommando ein Kompetenzzentrum mit der Aufgabe, die effiziente Abarbeitung einer komplexen Schadenslage oder Rettungssituation umfassend vorzubereiten und sicherzustellen. Hierbei setzt sich das Havariekommando aus einer Leitungsebene, dem Fachbereich 1 Maritimes Lagezentrum, Fachbereich 2 Schadstoffunfallbekämpfung See, Fachbereich 3 Schadstoffunfallbekämpfung Küste und Fachbereich 4 Brandbekämpfung und Verletztenversorgung sowie den Stabsbereichen Presse-/Öffentlichkeitsarbeit und Administration zusammen.

Das Maritime Lagezentrum (MLZ), ist im 24-Stunden-Dienstbetrieb besetzt. Hier wird ständig ein aktuelles, maritimes Lagebild vom deutschen Hoheitsgebiet und der angrenzenden ausschließlichen Wirtschaftszone der Nord- und Ostsee erstellt, in das auch Mitteilungen der Nord- und Ostseeanrainerstaaten einfließen. Dabei werden alle Informationen über Umstände, die zur Bekämpfung einer komplexen Schadenslage oder Rettungssituation erheblich sein können, gesammelt, aufbereitet, bewertet und erforderlichenfalls Alarmierungen mit eingeleiteten Sofortmaßnahmen ausgelöst.

In den Fachbereichen Schadstoffunfallbekämpfung See & Küste sowie Brandbekämpfung & Verletztenversorgung werden die jeweils möglichen Teilaspekte einer Havarie konzeptionell für den Einsatzfall mit Erstellung von Taktiken, einschließlich entsprechender Ausrüstung und Vorgehensweisen erarbeitet. Der Stabsbereich Presse- und Öffentlichkeitsarbeit ist für die Außendarstellung des Havariekommandos und für die Koordinierung der Öffentlichkeitsarbeit während einer Einsatzlage verantwortlich.

Im Falle einer Einsatzlage wird ein Havariestab (HAST) einberufen, der ein einheitliches und koordiniertes Vorgehen aller Einsatzkräfte des Bundes und der Küstenländer ermöglicht. In der Einsatzorganisation besetzen die Mitarbeiter des Kompetenzzentrums den Havariestab.

Hierbei übernimmt der Leiter des Havariekommandos als Gesamteinsatzleiter auch die Leitung des Havariestabes. Mit dem HAST wird die unmittelbare, zielgerichtete und umfassende Bekämpfung der Auswirkungen und Folgewirkungen von maritimen Schadensereignissen unter einer einheitlichen und strukturierten Führung sichergestellt. Hierbei berät der HAST den Gesamteinsatzleiter, leitet in dessen Auftrag Einsatzmaßnahmen ein und koordiniert die verschiedenen eingesetzten Organisationen und Einheiten. Das Havariekommando bedient sich dabei aller auf See und im Küstenbereich zuständigen Behörden und sonstiger Einrichtungen des Bundes, der Küstenländer und privater Anbieter. Dieser Einsatz erfolgt mittels der Auftragstaktik durch den Havariestab an die Einheiten. Als Verbindungsstelle zwischen dem Havariestab und den Einsatzeinheiten auf See dient der On-Scene-Coordinator (OSC). Dieser wird aus dem Kompetenzzentrum Havariekommando an die Einsatzstelle entsandt. Der OSC ist unter anderem verantwortlich für die Entwicklung der Einsatztaktik im Rahmen der strategischen Vorgaben des HAST und koordiniert die Einsatzeinheiten vor Ort.

2.2 Kuratorium Maritime Notfallvorsorge

Das Kuratorium Maritime Notfallvorsorge (KMNV) besteht aus je einem Vertreter der fünf norddeutschen Küstenländer und dem Bund. Es ist das Aufsichtsgremium des Havariekommandos und tagt zweimal jährlich. Im Kuratorium Maritime Notfallvorsorge werden Grundsatzangelegenheiten zur Erfüllung der Havariekommandoaufgaben beraten und einvernehmlich entschieden.

2.3 Koordinierungsausschüsse Brandbekämpfung und Verletztenversorgung

Die Koordinierungsausschüsse Brandbekämpfung und Verletztenversorgung (KOA BB/VV), bestehend aus Vertretern des Bundes, der Länder und des Havariekommandos. Sie wurden vom Kuratorium eingerichtet und entscheiden über die Angelegenheiten zur Erfüllung der Aufgaben nach der HKV im Hinblick auf die Brandbekämpfung und die Verletztenversorgung auf See. Hierzu gehören die Entwicklung von Bekämpfungsstrategien, Systemkonzepten, technische Grundsätze für Beschaffung, Betrieb und Unterhaltung von Ausrüstung und Material sowie die Genehmigung der notwendigen Haushaltsmittel für die Durchführung von Schulungen, Übungen und Erprobungen.

2.4 Feuerwehren

Da weder der Bund noch die Länder in den o. g. Bereichen über eigene Feuerwehren bzw. ausreichend Einsatzkräfte verfügen, haben die Länder zur Aufgabenwahrnehmung mit Kommunen Vereinbarungen geschlossen, die mit ihren Feuerwehren/Einsatzkräften die entsprechenden Aufgaben wahrnehmen.

Zur Aufgabenwahrnehmung bei der Brandbekämpfung, Verletztenversorgung, Gefahrgutunfallbekämpfung und Technischen Hilfeleistung in komplexen Schadenslagen auf See werden erfahrene und speziell für diese Aufgabe ausgebildete Feuerwehreinsatzkräfte an den Küsten eingesetzt. Vorrangig sind dies Beamte der Berufsfeuerwehren, die landseitig auch den Rettungsdienst ausüben.

Ein Mindestbedarf an Einheiten für die oben beschriebenen Aufgabenfelder wurde vor Fortschreibung des Fachkonzeptes anhand von Bemessungsszenarien ermittelt.

Unter Berücksichtigung örtlicher besonderer Gefahrenpotentiale wurde der errechnete Mindestbedarf (siehe Anlage 1) um einzelne Feuerwehrstandorte verstärkt und eine Verteilung erarbeitet. Die Anzahl und Verteilung der Feuerwehreinheiten und deren Ausrückezeiten sind der Anlage 2 zu entnehmen.

Die Einheiten sind ständig vorzuhalten (365 Tage im Jahr, sieben Tage in der Woche, 24 Stunden am Tag). Situationen, die zu einer erheblich verzögerten Abmarschbereitschaft führen, wie z. B. Standortübungen, kommunale Großschadenslagen oder Beteiligungen an Großereignissen, sind dem MLZ und dem jeweiligen Land mitzuteilen. Einsätze von Einheiten (Einsatzkräfte oder Gerätschaften) dieses Fachkonzeptes im Rahmen der Amtshilfe bedürfen der Abstimmung mit dem HK, um sicher zu stellen, dass die vorgesehenen taktischen Einsatzwerte der Teams vorgehalten werden. Die Standorte stellen sicher, dass sie für jede Schicht die jeweilige Teamstärke vorhalten. Eine ggf. notwendige Ablösung von Teams findet am Standort statt.

2.5 Weitere Organisationen

Weitere Organisationen sind unter anderem die nachfolgend genannten.

2.5.1 DGzRS

Die DGzRS und das HK arbeiten bei komplexen Schadenslagen partnerschaftlich zusammen.

In der am 11.03.1982 getroffenen Vereinbarung zwischen dem Bundesminister für Verkehr und digitale Infrastruktur und der Deutschen Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger (DGzRS) über die Durchführung des Such- und Rettungsdienstes in Seenotfällen sowie in der entsprechenden Zusatz-Vereinbarung im Rahmen des HK-Aufbaus ist hinsichtlich der Kooperation zwischen der DGzRS und dem HK festgehalten, dass bei Unfällen auf See mit komplexer Schadenslage ein einheitliches und koordiniertes Vorgehen aller Einsatzkräfte erforderlich ist [4, 5].

Ein Einsatzfall im Sinne der Vereinbarung liegt vor, wenn der Leiter des Havariekommandos die zentrale Leitung des Einsatzes übernommen hat. Auch auf Ersuchen der DGzRS wird der Leiter des HKs die Leitung des Einsatzes übernehmen.

Im Einsatzfall alarmiert der Leiter des HKs die Seenotleitung (MRCC) Bremen. Das HK gibt die Ziele zur Bekämpfung einer komplexen Schadenlage vor und erteilt insoweit MRCC entsprechende Aufträge.

Die Führung der Einsatzkräfte und -mittel der DGzRS bleibt der MRCC vorbehalten.

Die DGzRS entsendet im Einsatzfall auf Ersuchen des Leiters des Havariekommandos nach Absprache einen Vertreter der DGzRS in den Havariestab.

2.5.2 BMVg

Zur Unterstützung des Havariekommandos bei Transporten über See sowie für Zubringerdienste an Land durch die Bundeswehr im Einsatzfall sowie bei Aus-, Fort- und Weiterbildungsmaßnahmen einschließlich Übungen wurde zum 15.09.2006 eine Ressortvereinbarung zwischen dem BMVg und dem BMVI (damals BMVBS) geschlossen.

Als zentraler Empfänger für Anforderungen des Havariekommandos an die Bundeswehr fungiert der Duty Commander im Flottenkommando. Dieser prüft vorrangig die Unterstützungsmöglichkeit mit Gerät und Personal der Marine. Geht der Unterstützungsbedarf über die der Marine zur Verfügung stehenden Mittel hinaus, so leitet das Flottenkommando

die Anforderungen des Havariekommandos an die zuständige Stelle der Bundeswehr zur Prüfung und Entscheidung weiter.

2.5.3 BMI

Die Maritime Notfallversorgung umfasst u. a. Aufgaben, die aufgrund der Gegebenheiten auf See nur mit Luftfahrzeugen (Hubschraubern) erfolgreich beherrscht und bewältigt werden können; hierfür betreiben BMVI und BMI ein gemeinsames System, um die von Hubschrauberkapazitäten abhängigen Aufgaben der Maritimen Notfallvorsorge zu erfüllen.

Das BMVI ist für die grundsätzliche Aufgabenerfüllung der Maritimen Notfallvorsorge und das BMI für die operative Durchführung des konkreten Einsatzes, der Beschaffung sowie des Betriebes der Hubschrauber und der Zusatzausstattung zuständig (Ressortvereinbarung).

Für das BMVI werden diese Aufgaben vom Havariekommando wahrgenommen. Für das BMI ist federführend das Bundespolizeipräsidium zuständig; Lufttransportleistungen werden von der Bundespolizei-Fliegerstaffel Fuhlendorf erbracht.

3 Alarmierung und Information der Einheiten

Das Havariekommando, als gemeinsame Einrichtung des Bundes und der fünf Küstenländer, ist für Komplexe Schadenslagen und Komplexe Rettungssituationen zuständig und muss diese bei Eintreten übernehmen.

Darüber hinaus kann ein Länderpartner oder eine Verkehrszentrale um Übernahme der Einsatzlage ersuchen. Die Leitung des Havariekommandos hat das Recht, bei einer unmittelbar bevorstehenden KS oder KR diese zu erklären und mittels Selbsteintrittsrecht die Einsatzlage übernehmen.

Die Schifffahrt ist verpflichtet, Vorkommnisse jeglicher Art an Bord, die die Sicherheit des Schiffsverkehrs gefährden können, an die Verkehrszentralen (VKZ) der Wasserstraßen- und Schifffahrtsämter (WSA) zu melden. Für Ereignisse mit Verletzten oder im Falle von Seenot ist das MRCC ständig ansprechbar und übernimmt erste Schritte. Aufgrund von Meldeverpflichtungen ins Havariekommando, hat das HK i. d. R. über das Ereignis Kenntnis. Das Ereignis wird im HK/MLZ entsprechend bewertet und es findet eine Information der/des zuständigen Rufbereitschaftshabenden oder der Rufbereitschaftshabenden Personen inkl. Leitung oder eine Alarmierung des HAST statt.

Die Fähigkeiten der Einheiten im Bereich Brandbekämpfung, technischer Hilfeleistung und Verletztenversorgung auf See kommen auch im Rahmen anderer Verwaltungsvereinbarungen zum Einsatz. Die Alarmierungen erfolgen in diesen Fällen über die dann zuständigen Stellen. Das HK kann in solchen Fällen in Amtshilfe beratend tätig werden.

3.1 Begriffsbestimmung

3.1.1 Information

Der Standort wird durch das HK über ein Ereignis oder einen möglichen bevorstehenden Einsatz informiert bzw. es werden Informationen zum geplanten Verlauf ausgetauscht. Nach Möglichkeit werden detaillierte Informationen zu Havaristen, Ladung, Zustand etc. übermittelt.

Darüber hinaus gibt das Havariekommando regelmäßig Informationen in Form von besonderen Lagemeldungen an die Lagezentren der betroffenen Länder und andere Beteiligte weiter und setzt diese über die vorliegende Lage und die getroffenen Maßnahmen entsprechend in Kenntnis.

Maßnahmen werden nach Übermittlung einer Information nicht unmittelbar erwartet. Davon unberührt bleiben Maßnahmen in eigener Zuständigkeit des Informationsempfängers.

3.1.2 Alarmierung

Der Standort wird seitens Havariekommando für einen Einsatz in der Brandbekämpfung, der Technischen Hilfeleistung oder der Verletztenversorgung auf See alarmiert und die Abmarschbereitschaft ist so herzustellen, dass maximal nach der vertraglich zugesicherten Zeit die entsprechende Einheit am Ablandeort zur Verfügung steht.

Die Alarmierung beinhaltet mindestens

- Ereignisart und -umfang
- Havarist (inkl. Schiffstyp und -name, Call Sign)
- Schadensort
- Angeforderte Einheit
- Einsatzstichwort (Erkundung, BB, TH, VV etc.) bzw. Arbeitsauftrag
- Transportmittel
- Ablandeort (und ggf. Ablandezeit)
- ggf. Einsatzmittel, wenn spezielle Ausrüstungsgegenstände benötigt werden
- ggf. weitere alarmierte Einheiten

in der Regel zunächst telefonisch und sobald Daten vorliegen, schriftlich ergänzt.

4 Einsatzgrundsätze

4.1 Grundsatz

Die Einsatztaktik ist grundsätzlich darauf ausgelegt, dass die Einsatzkräfte und Einheiten, die an Bord eines Havaristen gehen, dort autark arbeiten können. Grundsätzlich muss die an Bord des Havaristen befindliche Besatzung in alle einsatztaktischen Maßnahmen mit einbezogen werden. Im Vordergrund steht, dass eine Schadensbekämpfung umso erfolgreicher vorgenommen werden kann, je besser es gelingt, den Havaristen in einen sicheren Bereich, d. h. zu einem Notliegeplatz oder in einen Hafen, zu verbringen. Die einheitliche Einsatztaktik an Bord eines Havaristen wird in gemeinsamen Handlungsempfehlungen geregelt; eine Liste der Handlungsempfehlungen befindet sich in Anlage 3.

4.2 Einsatzleitung

Innerhalb der komplexen Schadenslage übernimmt der Havariestab die Gesamteinsatzleitung. Situativ können zur Lagebewältigung geeignete, externe (Einsatz-)Kräfte in den Stab hinzugezogen werden. An der Einsatzstelle übernimmt ein vom Havariekommando bestimmter OSC die Einsatzleitung vor Ort.

Diesem OSC nachgeordnet ist der Einsatzleiter Feuerwehr. Es können Einsatzabschnitte gebildet werden. Sie können nach fachlichen (z. B. Einsatzabschnitt Brandbekämpfung, Einsatzabschnitt Verletztenversorgung, Einsatzabschnitt Technische Hilfeleistung) oder räumlichen Kriterien (z. B. Einsatzabschnitt Steuerbordseite, Einsatzabschnitt Backbordseite) gebildet werden.

Aufgabenspezifische Einsatzabschnitte auf dem Havaristen können gebildet und müssen entsprechend geführt werden.

Die Einsatzziele werden vom Havariestab festgelegt. Die erforderlichen Maßnahmen werden zwischen OSC und Einsatzleiter Feuerwehr abgestimmt. Besondere Bedeutung ist einer sofortigen Kontaktaufnahme und einer engen Zusammenarbeit mit der Schiffsführung bzw. der Besatzung des Havaristen beizumessen.

Das abgestimmte Einsatzleiterhandbuch der Feuerwehr ist das Hilfsmittel zur Einsatzführung. Es wird regelmäßig aktualisiert und von den Einheiten mitgeführt.

Die Führungsstruktur ist in der Anlage 4 beschrieben (Musterführungsstruktur aus dem Kommunikationskonzept).

4.3 Erkundung

Zur Erfassung eines ersten verlässlichen Lagebildes besteht u. a. die Möglichkeit, folgende Einsatzmittel und -kräfte zur Erkundung einzusetzen:

- Einsatzkräfte der MIRG (möglichst MIRG FR oder wenn nicht verfügbar auch FiFi 1)
- Helikopter
- DO 228, ggf. mit einem befähigten Einsatzleiter einer Feuerwehr
- Behördenschiffe

Im Fall einer unklaren Lage (Erkundung) können die Einsatzkräfte (der MIRG FR) zur Erkundung mit dem Ausrüstungsmodul Brandbekämpfung (ggf. auch direkt auf einen Havaristen) entsandt werden. Die dann ggf. fehlende Gefahrgutausrüstung (z. B. CSA) wird von den MZS genutzt. Das Vorgehen an Bord gestaltet sich sinngemäß wie bei einer Brandbekämpfung.

4.4 Fernmeldewesen

Die Struktur des Fernmeldewesens ist im Kommunikationskonzept geregelt (Anlage 5).

5 Einheiten

5.1 Maritime Incident Response Group - First Response

Die Maritime Incident Response Group First Response (MIRG FR) hat die Stärke $(1/4/5) + [1/0/1] = 6$ und umfasst die Funktionen

1 Einsatzleiter

1 Leitender Notarzt

4 Einsatzkräfte

Die benötigten Qualifikationen und Aus- und Fortbildungen der einzelnen Teammitglieder sind in Anlage 6 dargestellt.

5.2 Maritime Incident Response Group - Fire Fighting

Die kleinste taktische Grundeinheit ist die Maritime Incident Response Group Fire Fighting (MIRG FiFi). Sie hat die Stärke $(1/4/5)$. Eine MIRG FiFi umfasst folgende Funktionen:

1 Einsatzleiter/Gruppenführer

4 Einsatzkräfte

Die benötigten Qualifikationen und Aus- und Fortbildungen der einzelnen Teammitglieder sind der Anlage 6 zu entnehmen.

Es wird zwischen MIRG FiFi 1 und 2 unterschieden. In der MIRG FiFi 1 muss der Einheitsführer über die zusätzlichen Qualifikationen eines Einsatzleiters See (Einsatzleiterlehrgang, IMO-Englisch sowie SRC-Funkzeugnis) verfügen und der Laufbahngruppe 2, 1. Einstiegsamt der Fachrichtung Feuerwehr (ehem. gehobener feuerwehrtechnischer Dienst) angehören. Beim Einheitsführer der MIRG FiFi 2 werden diese Qualifikationen empfohlen, sind jedoch nicht verpflichtend notwendig.

5.3 Maritime Incident Response Group - Medical Response

Die Maritime Incident Response Group Medical Response (MIRG MR) hat die Stärke (0/4/4) + [1/1/2] = 6 und umfasst die Funktionen

1 Leitender Notarzt

1 Notarzt

4 Notfallsanitäter

Für die zweite Hamburger MIRG MR werden folgende Funktionen als ausreichend erachtet:

2 Notärzte

4 Notfallsanitäter

Die benötigten Qualifikationen sowie Aus- und Fortbildungen der einzelnen Teammitglieder sind in Anlage 6 aufgeführt. Bis zum Ende der Übergangsregelung gemäß § 32 Abs. 2 NotSanG [6] können qualifizierte Rettungsassistenten für die von Notfallsanitätern besetzten Funktionen eingesetzt werden.

6 Ausrüstung

Die Einheiten sind für die Wahrnehmung von Einsätzen auf See mit speziell hierauf ausgerichteter Ausrüstung ausgestattet. Hierbei haben sich die Einheiten, die Partner des HK und das HK auf eine einheitliche Ausstattung geeinigt. Ausrüstungsbestandteile sollen von den beteiligten Feuerwehren hinsichtlich der technischen Ausführung einheitlich beschafft werden, so dass eine Kompatibilität im Einsatzfall in jedem Fall gewährleistet ist. Ein geordnetes gemeinsames Vorgehen und eine sichere Luftverlastung werden hierdurch ermöglicht. Außerdem wird so ein einheitlicher Standard bei der Bewältigung von Einsätzen sichergestellt. Aufgabe des Havariekommandos ist es, konzeptionell auf eine möglichst einheitliche Ausrüstung aller beteiligten Feuerwehren hinzuwirken. Das HK wird hierzu von der »Arbeitsgruppe Technik/Ausrüstung/Ausbildung« unterstützt. Das Havariekommando kann konkrete Referenztypempfehlungen einzelner Ausrüstungsgegenstände für die Aufgabenerfüllung aussprechen.

Neu- und Ersatzbeschaffungen der Ausrüstung erfolgen - nach erteilter Freigabe durch das jeweilige Land - grundsätzlich durch die Feuerwehren; Beschaffungen durch den Bund, das Havariekommando und die Länder sind ebenfalls möglich. Bei Beschaffungen ist im Vorwege eine Abstimmung zwischen Feuerwehr, Land, Bund und HK notwendig. Beschaffungen erfolgen auf Basis des jeweils aktuellen Gerätekatasters in Anlage 7.

6.1 Persönliche Schutzausrüstung

Zusätzlich zu der an Land vorgeschriebenen persönlichen Schutzausrüstung für Brandbekämpfung bzw. Rettungsdienst ist es im Rahmen dieses Konzeptes erforderlich, die persönliche Schutzausrüstung zu ergänzen. Hierbei ist den besonderen Gefahren auf See, insbesondere beim Übersetzen auf den Havaristen, zu begegnen. Teilweise ergeben sich auch notwendige Ergänzungen der persönlichen Schutzausrüstung aus den Vorschriften der Luft- und Seefahrt. Der detaillierte Umfang der notwendigen persönlichen Schutzausrüstung ist der Anlage 8 zu entnehmen.

6.2 Technische Ausrüstung

Die technische Ausrüstung wird auf den Hilfsschiffen und an den Standorten vorgehalten.

Die Beladung ist in den Gerätekatastern Brandbekämpfung und Verletztenversorgung einvernehmlich festgelegt, siehe Anlage 7.

Um einen zügigen Abmarsch zu gewährleisten, werden Teamspezifische Hubschraubertransporttaschen fertig gepackt vorgehalten. Der Inhalt und die Aufteilung ergibt sich aus vorgegebenen Pack- bzw. Materiallisten (Anlage 9), diese regeln auch die Zuordnung der Taschen zu den einzelnen Teams. Die Transporttaschen sind vorrangig für den Einsatz der Teams, im Besonderen beim Lufttransport zu verwenden.

6.3 Spezifische Ausrüstung

Um einen optimalen Löschersfolg zu gewährleisten, werden Schneidlöschsysteme vom Typ Cobra in verschiedenen Größen vorgehalten.

6.4 Wartung, Prüfung und Instandhaltung

Die regelmäßige und fristgerechte Wartung und Prüfung der einzelnen Ausrüstungsgegenstände am Standort und auf den Mehrzweckschiffen obliegt dem jeweiligen Standort bzw. wird einem Standort zugewiesen.

7 Einsatz- und Transportmittel

Grundsätzlich ist zu beachten, dass bei Einsätzen auf See der Transport der Einheiten zum Havaristen im Vergleich bei Einsätzen zu Einsatzstellen an Land erheblich mehr Zeit in Anspruch nimmt und dessen Dauer in Abhängigkeit vom Wetter, vom Wellengang, von der Strömung, vom zur Verfügung stehenden Transportmittel selbst und anderen seespezifischen Rahmenbedingungen schwer kalkulierbar ist. Bei Einsätzen auf See sind nach der Alarmierung zunächst die benötigten Einsatzkräfte und die Ausrüstung zum Ablandeort zu transportieren und an Bord eines Hubschraubers oder eines Hilfsschiffes zu verladen.

Aufgrund von Einsatzgrenzen kann es vorkommen, dass ein Einsatz auf einem Havaristen zunächst nicht möglich ist und die Personen auf dem Havaristen auf sich gestellt sind, da einige Einsatzgrenzen konzeptionell nicht überwunden werden können.

Für einen schnellen und effektiven Einsatz auf See ist es von herausragender Bedeutung, Einheiten möglichst schnell zu Einsatzstellen zu verlegen.

7.1 Helikopter

Für die Maritime Notfallvorsorge (MNV) steht in einer ständigen Bereitschaft ein Hubschrauber zur Verfügung. Dieser wird von der Bundespolizei betrieben und ist im Bereich der Brandbekämpfung und Verletztenversorgung das Einsatzmittel der ersten Wahl. Neben dem Hubschrauber für die Maritime Notfallvorsorge stehen lageabhängig weitere seeflugfähige Hubschrauber bei der Bundespolizei, der Deutschen Marine und privaten Firmen zur Verfügung. Diese werden von den Behörden bzw. Firmen für ihre originäre Aufgabenerledigung vorgehalten und können, sofern sie zur Verfügung stehen, durch den Havariestab in das Havariemanagement eingebunden werden. Für den Bereich der Suche und Rettung (SAR) hält die Marine ebenfalls seeflugfähige Hubschrauber vor.

Der speziell für die Maritime Notfallvorsorge vorgehaltene MNV-Hubschrauber ist in der Lage, jeweils ein komplettes Einsatzteam (Teamkonfiguration siehe Kapitel 5) inklusive Ausrüstung zum Eigenschutz und Erstangriff zu transportieren. Die benötigten Einheiten werden sukzessive zum Einsatzort transportiert. Das für den Erstangriff im Hubschrauber mitgeführte Material kann durch die im Rendezvous-System zulaufenden Mehrzweckschiffe ergänzt werden (siehe Kapitel 7.2).

Weiterhin besteht in diesem Hubschrauber die Möglichkeit einen liegenden Patienten notfallintensivmedizinisch zu versorgen und zu transportieren. Ergänzend sind die Hubschrauber zur Lageerkundung auf See ausgerüstet. Durch Winden-Manöver (engl. Hoist-

Operations) sind die Hubschrauber in der Lage, Einsatzkräfte, Beteiligte, Verletzte und Ausrüstung auf Schiffen oder Plattformen abzusetzen oder aufzunehmen.

Stationiert sind die primär einzusetzenden Hubschrauber zentral bei der Bundespolizei-Fliegerstaffel in Fuhlendorf bei Bad Bramstedt. Die Einsatzbereitschaft des MNV-Hubschraubers ist durch eine Sofortbereitschaft am Standort Fuhlendorf sichergestellt. Die Hubschrauber der Deutschen Marine sind beim Marinefliegerstützpunkt Nordholz stationiert. Die temporäre Positionierung der Hubschrauber für den SAR-Dienst kann hiervon abweichen. Hubschrauberkapazitäten privater Firmen werden im Havariekommando laufend aktualisiert und für eine mögliche Einbindung in das Havariemanagement bewertet.

Bei geringer Sicht oder Vereisungsgefahr kann es dazu kommen, dass Helikopter nicht oder nur verspätet fliegen können.

7.2 Schiffe

Zu jeder Einsatzlage zu der auch ein Hubschrauber zur Verbringung eines oder mehrerer Einsatzteams alarmiert wird, soll zusätzlich eine geeignete Schiffseinheit zum Schadensort entsendet werden. Auch die primäre Verbringung eines oder mehrerer Einsatzteams mittels Wasserfahrzeug ist möglich.

Durch eine konsequente Parallelalarmierung bei Hubschraubereinsätzen (Hubschrauber zur schnellen Verbringung des Einsatzteams, Schiffseinheit zur Absicherung und Unterstützung vor Ort) ist sichergestellt, dass bei unvorhergesehenen Lageänderungen ein Fahrzeug mit langer Standzeit vor Ort ist und ggf. auch das Einsatzteam aufnehmen kann.

Hierbei werden auch die Einsatzgrenzen berücksichtigt. Der Transport per Schiff ist langwieriger als per Helikopter und unterliegt stärker dem Einfluss see- und wetterspezifischer Gegebenheiten. Das Übersetzen von einem Hilfsschiff auf einen Havaristen ist eine besonders kritische Phase im Laufe eines Einsatzes, da auch dies beträchtliche Zeit in Anspruch nimmt und die Einsatzkräfte dabei selbst gefährdet sind. Im Einzelfall kann es bei schwerer See vorkommen, dass ein Übersetzen von einem Hilfsschiff auf einen Havaristen überhaupt nicht möglich ist. Gleiches gilt für die Übernahme verletzter Patienten.

Des Weiteren sind auf den Mehrzweckschiffen des Bundes feuerwehrtechnische Einsatzmittel vorhanden; das für den Erstangriff im Hubschrauber mitgeführte Material wird so ergänzt. Zusätzlich verfügen die geeigneten Schiffseinheiten über Kommunikationstechnik, um mit dem HAST eine sichere, bidirektionale Audioverbindung herzustellen und werden in größeren Schadenslagen auch die Arbeitsbasis für den On-Scene-Coordinator darstellen.

Die Mehrzweckschiffe des Bundes verfügen darüber hinaus über einen hohen Einsatzwert bei Operationen in gefährlicher Atmosphäre. Der sog. Gasschutzbetrieb ermöglicht das Einfahren und Arbeiten in z. B. explosionsgefährdete Bereiche. Es stehen zusätzlich hohe Wasserwurf- und Pumpenleistungen zur Verfügung, die zur Brandbekämpfung/Kühlung und/oder z. B. zum Fluten von Laderäumen notwendig sind. Spezialgeräte wie das Schneidlöschsystem vom Typ Cobra komplementieren diese Spezialausrüstung.

Für die Verletztenversorgung stehen Dekontaminations-, Behandlungs-, Aufenthalts- und Transportmöglichkeiten zur Verfügung. Zusätzlich können über längere Zeiträume Einsatzteams des Havariekommandos an Bord untergebracht und versorgt werden.

Neben den Mehrzweckschiffen des Bundes stehen dem Havariekommando bei der Abarbeitung einer komplexen Schadenslage/Rettungssituation darüber hinaus alle einsatzklaren und geeigneten Einheiten der Partnerbehörden und -organisationen zur Verfügung. Der HAST entscheidet individuell über die Einsatzaufträge und kommuniziert eng mit den jeweiligen Partnerbehörden und -organisationen.

7.3 Flugzeug DO 228

Die DO 228 kann aufgrund ihrer technischen Möglichkeiten optional zur Lageerkundung herangezogen werden. Im Falle eines Brandes wird die Standardbesatzung der DO durch einen ausgebildeten Einsatzleiter Feuerwehr der Standorte (BHV und CUX) erweitert. Diese Einsatzoption ist jedoch nur bei gleichzeitiger Verfügbarkeit von Flugzeug und Einsatzleiter Feuerwehr realisierbar, oberste Priorität hat das lagebedingte Durchführen von Einsätzen gemäß des Fachkonzepts.

7.4 Ablandeorte

Nach einer Alarmierung begeben sich die Einsatzkräfte zu dem ihnen in der Alarmierung jeweils zugewiesenen Ablandeort. Die Ablandeorte sind vorgeplant, auf ihre Eignung überprüft und auch beübt. Eine entsprechende Übersicht für Luft- und Seetransporte liegt vor (siehe Anlage 10). Die Ablandeorte werden in Zusammenarbeit mit den Feuerwehren ständig aktualisiert und erweitert.

8 Brandbekämpfung auf See

Maßgeblich für den Einsatzerfolg in der Brandbekämpfung ist, dass die Brandbekämpfung schnell eingeleitet werden kann. Hierzu bedarf es einer schnellen Entdeckung des Brandes an Bord des Schiffes und, wenn festgestellt wird, dass der Brand mit bordeigenen Mitteln nicht bekämpft werden kann, einer schnellen Alarmierung externer Kräfte. Am schnellsten werden die Einsatzkräfte per Helikopter an den Einsatzort transportiert, daher ist dieses Transportmittel zu bevorzugen. Die Einsatzkräfte werden entweder direkt zum Havaristen (sofern dieser eine sichere Plattform darstellt) geflogen oder im Seegebiet auf ein Hilfsschiff abgesetzt. In Einzelfällen kann auch ein Besteigen des Hilfsschiffes in einem Hafen sinnvoll bzw. notwendig werden.

Die selbstständige taktische Einheit für eine Brandbekämpfung auf See ist die um einen Einsatzleiter verstärkte Gruppe (1/1/8/10).

Bei Verlastung der Einsatzkräfte per Helikopter ist diese Gruppenstärke in der Regel nach zwei Anflügen erreicht.

Im ersten Anflug wird der Einsatzleiter mit der MIRG FR zum Einsatzort gebracht; im zweiten Anflug folgt der Gruppenführer mit der MIRG FiFi. Für die medizinische Absicherung ist ein Notarzt Teil der MIRG FR.

Bei Verlastung der Einsatzkräfte per Schiff besteigen entweder eine MIRG FR und eine MIRG FiFi oder zwei MIRG FiFi gemeinsam das Schiff. Lagebedingte Abweichungen sind nach Abstimmung mit dem Havariekommando möglich.

8.1 Brand kleinerer Ausdehnung

Von einem Brand kleinerer Ausdehnung kann ausgegangen werden, wenn er örtlich begrenzt ist, das Schiff selbst aber eine sogenannte sichere Plattform darstellt. Die örtliche Begrenzung kann sich auf einzelne Container, Laderäume, Maschinenräume oder andere in sich geschlossene Schiffsteile/Brandabschnitte beziehen. Durch eine schnelle direkte Brandbekämpfung unter Vornahme von Strahlrohren, Löschlanzen oder dem Cobra-Löschsystem können solche Brände wirksam bekämpft werden.

Auch wenn der Havarist eine sichere Plattform für die Vorgehensweise der Feuerwehr darstellt, ist sicherzustellen, dass ein Hilfsschiff schnellstmöglich zur Unterstützung bzw. zur Aufnahme der Einsatzkräfte in einem Räumungs- oder Evakuierungsfall durch den HAST alarmiert und dem Einsatzort zugeführt wird.

Die ersteintreffende MIRG - in der Regel MIRG FR - baut die Führungsstruktur auf, erkundet und übernimmt die medizinische Eigensicherung. Je nach Notwendigkeit übernimmt sie die Menschenrettung bzw. leitet erste Maßnahmen der Brandbekämpfung ein. Mit dem Eintreffen der zweiten Einheit (MIRG FiFi) und Erreichen der Gruppenstärke kann der erste Angriffsweg unter Atemschutz sichergestellt werden. Die nachfolgenden Kräfte unterstützen entweder die eingeleiteten Maßnahmen oder gehen über einen zweiten Angriffsweg zur Menschenrettung bzw. Brandbekämpfung vor. Weitere Kräfte werden in Abhängigkeit der Lage nachgeführt.

8.2 Brand größerer Ausdehnung

Von einem Brand größerer Ausdehnung wird ausgegangen, wenn dieser bereits so weit fortgeschritten ist, dass eine direkte Brandbekämpfung unter Berücksichtigung des Eigenschutzes der Einsatzkräfte nicht mehr erfolgen kann, bzw. diese Art der Brandbekämpfung keinen Erfolg verspricht. Unter der Voraussetzung, dass der Havarist eine sichere Plattform darstellt, muss der Brand durch Abschirmmaßnahmen eingegrenzt werden. Hierbei ist es das Einsatzziel, eine Brandausbreitung zu verhindern und den Brand unter Kontrolle zu bringen, um im späteren Verlauf eine direkte Brandbekämpfung durchführen zu können.

Die Abschirmmaßnahmen können u. a. durch eine Installation von Hydroschildern, Düsenschläuchen, das Fluten von Sektionen (z. B. Laderäume), das Kühlen der Außenhaut durch Hilfsschiffe usw. durchgeführt werden. Die umliegenden Schiffsteile werden durch Kühlmaßnahmen geschützt.

Die Maßnahmen dienen vor allem der Vermeidung von Umweltschäden, da verhindert werden soll, dass das Schiff infolge einer Brandausbreitung seine Schwimmfähigkeit verliert. Durch die Einsatzmaßnahmen soll der Havarist auf die Zuweisung eines Notliegeplatzes vorbereitet werden.

8.3 Vollbrand

Von einem Vollbrand wird ausgegangen, wenn das Schiff für die Einsatzkräfte keine sichere Plattform mehr darstellt und es aus diesem Grund nicht mehr betreten werden kann. Daher können Löschmaßnahmen nur noch über die Feuerlöschmonitore von Hilfsschiffen durchgeführt werden. Durch gezielte Maßnahmen können offene Flammen niedergeschlagen, ggf. vom Brand noch nicht betroffene Schiffsteile abgeschirmt und die Außenhaut des Havaristen gekühlt werden. Unter Berücksichtigung der Stabilität des Havaristen müssen diese Maßnahmen eng unter Fachkräften unterschiedlichster Disziplinen abgestimmt werden.

Bei Löschmaßnahmen von außen beraten die Feuerwehrrkräfte die Schiffsbesatzungen, geben qualifizierte Rückmeldungen an den Havariestab und beraten diesen.

Auch hier ist es das Ziel, durch geeignete Maßnahmen die Schwimmfähigkeit zu erhalten und dadurch Umweltschäden zu verhindern. Der Erhalt der Schwimmfähigkeit dient auch hier der Zuweisung eines sicheren Notliegeplatzes.

8.4 Ausrückeordnung bei Helikoptertransport

Erster Anflug: MIRG FR mit Ausrüstungsmodul Brandbekämpfung

Die Aufgabe des ersteintreffenden Teams besteht in der Menschenrettung, der Erkundung, dem Absetzen der ersten Lagemeldung, dem Aufbau der Führungsstruktur und in der Einleitung erster Maßnahmen, die zur Brandbekämpfung notwendig sind. Der Notarzt stellt als Teammitglied die medizinische Versorgung der Verletzten und die ärztliche Eigensicherung der Einsatzkräfte sicher.

Zweiter Anflug: erste MIRG FiFi (FiFi 1) mit Ausrüstungsmodul Brandbekämpfung

Mit dem Eintreffen der zweiten Einheit kann ein erster Innenangriff unter Atemschutz qualifiziert sichergestellt werden. Die durch den Arzt und den Einsatzleiter verstärkte Gruppe ist somit vollständig.

Sollte eine sichere Vorgehensweise unter Vornahme von Strahlrohren in der Innenbrandbekämpfung nicht mehr möglich sein, muss durch geeignete Kühlmaßnahmen und Riegelstellungen der Brand eingedämmt und somit ein Brandabschnitt gebildet werden.

Dritter Anflug: zweite MIRG FiFi mit Ausrüstungsmodul Brandbekämpfung

Vierter Anflug: dritte MIRG FiFi mit Ausrüstungsmodul Brandbekämpfung

Mit den nachfolgenden Teams kann, wenn räumlich möglich, ein zweiter Angriffsweg personell sichergestellt werden. Anderweitig unterstützen die Teams bei der Brandbekämpfung vom ersten Angriffsweg aus oder beginnen mit Kühlmaßnahmen rund um die betroffene Schiffssektion bzw. schirmen die umliegenden Schiffsteile ab.

Sollte der Transport der Einheiten per Schiff notwendig sein, sollen in der Regel zwei Teams vom gleichen Standort gemeinsam verlegt werden.

Die Ausrückematrizen befinden sich in Anlage 11.

9 Technische Hilfeleistung und CRN-Lagen auf See

9.1 Technische Hilfeleistung

Im Aufgabenfeld der Technischen Hilfeleistung auf See werden die Feuerwehren dann benötigt, wenn es sich um eine Menschenrettung, zeitkritische Maßnahmen zur Gefahrenabwehr oder Einsatzlagen mit besonderer Schutzausrüstung (Atemschutz etc.) handelt.

Als Ursache können zum Beispiel Kollisionen, Schlechtwetter, Unfälle mit Personenschaden etc. einen Einsatz der Technischen Hilfeleistung auf See auslösen. Im Detail sind folgende Einsatzziele zu benennen:

Personenrettung

- Befreiung von eingeschlossenen Personen
- Befreien von eingeklemmten Personen
- Vertikale Personenrettung mittels Spezieller Rettung aus Höhen und Tiefen (SRHT)

Ladungssicherung

- Räumen, Bergen oder Sichern im Rahmen der Gefahrenabwehr

Elektrische Versorgung

- Sicherstellung der Energieversorgung einzelner Komponenten (z. B. Gefahrgut in Kühlcontainern)

Ausleuchten

- Für den Fall, dass auf einem Havaristen eine Einsatzstellenausleuchtung benötigt wird (Ladungssicherung, Personenrettung aus Ladeluke etc.), kann diese durch Feuerwehren gewährleistet werden.

Eine Ausrückeordnung ist für die Technische Hilfeleistung auf See aufgrund der versch. Aufgabenfelder und der damit verbundenen Transportprioritäten nicht allumfassend möglich, (siehe auch Anlage 12); zunächst geht generell eine MIRG FR gefolgt von einer MIRG FiFi 1 in den Einsatz - je nach Lage werden weitere MIRG FiFi alarmiert. Die Einsatzmittel der als erstes ausrückenden MIRG werden entsprechend der ersten Lageerkenntnisse zwischen dem HK und der Feuerwehr, die in den Einsatz geht, abgestimmt. Die Taschen der nachfolgenden MIRG werden gemäß der im Einsatz vorliegenden weiteren Erkundungsergebnisse am Standort gepackt und in den Einsatz gebracht. Alle Standorte halten für diese Einsätze zusätzliche Hubschraubertransporttaschen vor.

9.2 CRN-Lagen

Die Schifffahrt ist verpflichtet, Vorkommnisse jeglicher Art an Bord, die die Sicherheit des Schiffsverkehrs gefährden können, an die Verkehrszentralen (VKZ) der Wasserstraßen- und Schifffahrtsämter (WSA) zu melden; dies beinhaltet u. a. den Verdacht auf Gefahrstoffaustritte aus geschlossenen Behältern (z. B. Containern) oder von Gasen (z. B. aus Bulk Ladungen) bzw. deren tatsächlich beobachteten Austritt.

Aus Sicherheitsgründen wird die VKZ ein Befahrensverbot des Reviers aussprechen. Dem Schiff wird eine Reede zugewiesen, bis eine abschließende Lagebeurteilung erfolgt ist. Für die Abarbeitung der Schadenslage wird ein OSC als Einsatzleitung vor Ort und Bindeglied zum Havariestab des HK bestimmt.

Für eine Lageerkundung und anschließende Lagebeurteilung werden mindestens ein MIRG FR sowie 3 MIRG FiFi benötigt. Im Idealfall werden die Teams im Rahmen der Amtshilfe durch ein Erkundungsteam einer Analytischen Task Force des Bundes (ATF) ergänzt. Die MIRG arbeiten hierbei grundsätzlich von einem Mehrzweckschiff aus, das durch den möglichen Explosions- und Gasschutzbetrieb eine sichere Plattform für derartige Lagen darstellt. An Bord der MZS lagert der überwiegende Teil der Ausrüstung, die für das Durchführen von Einsätzen bei Gefahrgutlagen benötigt wird. Die weitere Ausstattung bringen die MIRG in den entsprechenden Hubschraubertransporttaschen mit. Die Verbringung der MIRG erfolgt in der Regel mittels Hubschrauber der Bundespolizei-Fliegerstaffel Fuhlendorf auf die MZS. Alternativ kann eine Zubringung der MIRG ganz oder teilweise mit Schiffen zum MZS erfolgen. Während der Verbringung der Teams hält sich das MZS außerhalb des Gefahrenbereiches auf. Alle Führungskräfte der eintreffenden Einheiten melden sich beim OSC und werden von diesem koordiniert.

Die taktische Einheit für den Gefahrguteinsatz auf See besteht aus zwei verstärkten Gruppen (1/3/16/20) zuzüglich Notarzt (LNA aus MIRG FR) mit insgesamt 21 Einsatzkräften.

Bei Verlegung der Einsatzkräfte per Helikopter ist diese Einsatzstärke in der Regel nach vier Anflügen erreicht. Bei Hubschrauber gestützter Verlastung des Erkundungsteams der ATF (in der Regel 1/4/5) erfolgt ein weiterer Anflug.

Bei Verlegung der Einsatzkräfte per Schiff besteigen entweder eine MIRC FR und eine MIRC FiFi oder 2 MIRC FiFi gemeinsam das Schiff. Lagebedingte Abweichungen sind nach Abstimmung mit dem Havariekommando möglich.

9.2.1 Lageerkundung und Lagefeststellung

Um das Schadensausmaß bestimmen zu können, ist eine intensive Lageerkundung notwendig, siehe hierzu auch Kapitel 4.3.

Die in der Regel ersteintreffende MIRC FR baut die Kommunikation zum OSC auf, erkundet und übernimmt die medizinische Eigensicherung. Je nach Notwendigkeit leitet sie in Absprache mit dem OSC erste Maßnahmen zur Menschenrettung ein bzw. leitet erste Vorbereitungen der Gefahrgutbekämpfung ein. Mit dem Eintreffen der weiteren Einheiten (3 MIRC FiFi) kann die Lageerkundung unter Atemschutz/CSA sichergestellt werden. Die Einsatzkräfte werden hierbei im Bereich der Dekontamination an Bord der MZS durch die Besatzung der MZS unterstützt. Gegebenenfalls unterstützen die Kräfte der ATF mit fachlicher Expertise die Lageerkundung und unterstützen die MZS-Besatzung bei der Bedienung der Sensorik und der Interpretation der Messergebnisse. Darüber hinaus geben sie Empfehlungen zur Wahl der Ausrüstung und der Persönlichen Schutzausrüstung.

Auch wenn der Havarist eine sichere Plattform für die Vorgehensweise der Feuerwehr darstellt, ist sicherzustellen, dass ein MZS vor Ort ist, um schnellstmöglich zur Unterstützung bzw. zur Aufnahme der Einsatzkräfte in einem Räumungs- oder Evakuierungsfall zur Verfügung zu stehen.

Weitere Kräfte werden in Abhängigkeit der Lage nachgeführt.

9.2.2 Ermöglichen eines Einlaufens in einen Hafen

Im Anschluss an die Lageerkundung werden von den MIRC in enger Absprache mit dem OSC und der Besatzung des Havaristen - soweit wie möglich - Maßnahmen getroffen, mit dem Ziel den Havaristen auf ein Einlaufen in einen Hafen vorzubereiten.

Eine abschließende Abwicklung eines Einsatzes bei einer Gefahrgutlage inklusive einer umfassenden Reinigung kann nur im Hafen erfolgen.

9.2.3 Vorbereitende Maßnahmen für ein Bergungsunternehmen

Sollte der Eigner des Havaristen im Laufe der Durchführung der HK-Maßnahmen durch die Beauftragung bspw. einer Bergungsfirma eigenständig tätig geworden sein, werden seitens der MIRG nur noch Maßnahmen zur Gefahrenabwehr und Stabilisierung der Lage bis zum Eintreffen der Firmen durchgeführt.

9.2.4 Ausrückeordnung bei Helikoptertransport

Erster Anflug: MIRG FR mit Ausrüstungsmodul Gefahrgut

Lageerkundung siehe Kapitel 4.3.

Die Aufgabe des ersteintreffenden Teams besteht in der Menschenrettung, der Erkundung, dem Absetzen der ersten Lagemeldung, dem Aufbau der Führungsstruktur und in der Einleitung erster Maßnahmen, die zur Gefahrgutbekämpfung notwendig sind. Der Notarzt stellt als Teammitglied die medizinische Versorgung der Verletzten und die ärztliche Eigensicherung der Einsatzkräfte sicher.

Zweiter Anflug: erste MIRG FiFi (FiFi 1) mit Ausrüstungsmodul Gefahrgut

Dritter Anflug: zweite MIRG FiFi mit Ausrüstungsmodul Gefahrgut

Vierter Anflug: dritte MIRG FiFi mit Ausrüstungsmodul Gefahrgut

Mit den nachfolgenden Teams kann die Erkundung personell sichergestellt werden. Die einzelnen Aufträge erfolgen lageabhängig.

Sollte der Transport der Einheiten per Schiff notwendig sein, sollen in der Regel zwei Teams vom gleichen Standort gemeinsam verlegt werden.

Die Ausrückematrix kann der Anlage 13 entnommen werden.

10 Verletztenversorgung auf See

Ziel der Verletztenversorgung auf See ist es, ein der Lage angepasstes, notfallmedizinisches Versorgungsniveau sicherzustellen und schnellstmöglich eine individualmedizinische Versorgung anzustreben. Aus medizinischer Sicht ist grundsätzlich mit Verletzungsmustern wie bei Schadenfällen an Land zu rechnen. Ergänzend kommt den auf See vermehrt auftretenden Verletzungsmustern Ertrinken, Hypothermie und Kinetose (Seekrankheit) eine besondere Bedeutung zu. Neben der qualitativen medizinischen Versorgung durch Rettungskräfte ist eine Verringerung der Prähospitalzeit der wichtigste Einflussfaktor zur Verbesserung des Behandlungsergebnisses (engl. Outcome) der Verletzten. Da für den schnellen Transport nur begrenzt Ressourcen zur Verfügung stehen, ist eine schnelle und strukturierte Lageabarbeitung ein elementares Ziel. Wesentliches Einsatzziel ist es, sämtliche Patienten unter medizinischer Versorgung abzutransportieren oder mit den vor Ort befindlichen Einheiten in den nächstgelegenen, geeigneten Hafen zu verbringen.

Die Einsatztaktik ist grundsätzlich darauf ausgelegt, dass die MIRGs, die an Bord eines Havaristen, auf einer Plattform oder auf einer Windenergieanlage (in diesem Einsatzfall MIRC FR mit Ausrüstungsmodul SRHT) eingesetzt werden, autark arbeiten können. Ergänzend ist die medizinische Ausrüstung der MIRGs auf die Ausstattung von Handelsschiffen und Plattformen sowie auf die Ausrüstung der Partnerbehörden und -organisationen des Havariekommandos abgestimmt.

10.1 Massenanfall von Verletzten/Erkrankten

Bei einem Ereignis, wie einem Massenanfall von Verletzten/Erkrankten (MANV/MANE) auf See sind in der Regel verschiedene Kräfte unterschiedlicher Organisationen vor Ort, die einer einheitlichen Führung an der Einsatzstelle bedürfen. Die Strukturierung der Einsatzstelle und eine erste qualifizierte Rückmeldung für eine optimierte Ressourcenplanung ist notwendig, um schnellstmöglich qualifizierte Kräfte zielgerichtet nachzuführen.

Im Anschluss an den Aufbau der Führungsstruktur, eine erste Ressourcenplanung und den zielgerichteten Einsatz der verschiedenen Kräfte vor Ort folgt die (Vor-)Sichtung der Verletzten mit dem Ziel, die Priorität der medizinischen Behandlung und des Abtransportes festzulegen und zu organisieren. Im Folgenden sind die Einsatzziele bei einem Massenanfall von Verletzten der Priorität nach dargestellt:

Ziele der Verletztenversorgung auf See bei einem MANV bzw. MANE

1. Aufbau Führungsstruktur (Ordnung des Raumes)
2. Vorsichtung und Erstversorgung
3. Sichtung und Priorisierung der Transporte
4. Transportfähigkeit der Verletzten herstellen
5. Abtransport
6. Übergabe an Krankenhaus/Landrettungsdienst/MANV bzw. MANE-Strukturen-Land

Es gilt der Grundsatz: schnellstmögliche Rückkehr zur individualmedizinischen Behandlung.

10.1.1 Massenanfall von Verletzten

Für einen Einsatz im Rahmen der Verletztenversorgung beim Massenanfall von Verletzten (MANV) wird mit dem ersten Anflug immer eine MIRG First Response mit Ausrüstungsmodul MANV in den Einsatz gebracht. Mit den Qualifikationen der einzelnen Teammitglieder (1 EL, 1 LNA und 4 NotSan) sowie der dauerhaften und schnellen Einsatzbereitschaft eignet sich diese Ressource als ersteintreffendes Team zum Aufbau der Führungsstruktur, zur Erkundung, zur ersten Vorsichtung, zum Aufbau von Patientenablagen und zur individualmedizinischen Versorgung: Der EL, der LNA und ein NotSan (OrgL) bauen lageabhängig die Führungsstruktur auf der Brücke des Havaristen auf. Zwei Notfallsanitäter (NotSan) beginnen mit der Vorsichtung und Erstmaßnahmen. Ein NotSan organisiert den Aufbau einer Verletztenablage. Mit Eintreffen des ersten Teams können ca. 30 Patienten pro Stunde gesichtet und erstversorgt werden. Im Anschluss beginnt die gleichzeitig alarmierte nachrückende MIRG Medical Response (1 LNA, 1 NA und 4 NotSan) sofort nach dem Eintreffen mit der weiteren Sichtung und der Verletztenversorgung. Mit Eintreffen der MIRG im zweiten Anflug können ca. 90 Patienten pro Stunde gesichtet und erstversorgt werden. Je nach Anzahl der Verletzten werden weitere MIRG MR in die bereits aufgebaute Führungsstruktur eingegliedert. Weitere erforderliche Einheiten werden lageabhängig in den Einsatz gebracht. Berechnungsgrundlage für die Verteilung der Funktionen bildet die Vorsichtung durch Notfallsanitäter mit einer Zeit von 2 Min. für Vorsichtung und Erstmaßnahmen pro Patient und Sichtungsteam (2 Funktionen).

10.1.1.1 Ausrückeordnung MANV

Erster Anflug: MIRG FR mit Ausrüstungsmodul MANV

Die Aufgabe des ersteintreffenden Teams:

- EL, LNA und ein NotSan (OrgL): lageabhängiger Aufbau der Führungsstruktur auf der Brücke des Havaristen
- 2 NotSan: Beginn Sichtung und Erstmaßnahmen
- ein NotSan: Organisation Aufbau einer Verletztenablage

Zweiter Anflug: MIRG MR mit Ausrüstungsmodul MANV

Die gleichzeitig alarmierte nachrückende MIRG MR beginnt sofort nach dem Eintreffen mit der weiteren Sichtung/Vorsichtung, der Verletztenversorgung und der Transportorganisation.

Dritter und Vierter Anflug: zweite und dritte MIRG MR mit Ausrüstungsmodul MANV

Je nach Anzahl der Verletzten werden zwei weitere MIRG MR in die bereits aufgebaute Führungsstruktur eingegliedert.

Lageabhängiger Anflug: MIRG FR mit Ausrüstungsmodul SRHT

Grundsätzlich sollte eine lageabhängige Unterstützung zur seilgestützten Rettung sowie zum seilgestützten Patiententransport (Schiff zu Schiff) durch ein weiteres MIRG FR (Ausrüstungsmodul SRHT) in Betracht gezogen werden.

Lageabhängiger Anflug: MIRG FiFi

In Abhängigkeit von der Lage kann eine Unterstützung z. B. bei einer Technischen Hilfeleistung oder zum Patiententransport an Bord durch MIRG FiFi erfolgen.

Lageabhängiger Anflug: PSNV

Lageabhängig kann eine taktische Einheit PSNV bestehend aus einem Leiter und mindestens einer Einsatzkraft PSNV in den Einsatz gebracht werden.

Die Ausrückematrix befindet sich in Anlage 14.

10.1.2 MANV bei gleichzeitiger Brandbekämpfung

Bei einem MANV-Szenario, bei dem eine Rettung aus einem Gefahrenbereich unter Atemschutz notwendig ist und/oder parallel eine Brandbekämpfung durchgeführt werden muss, gilt es, die notwendigen Kompetenzen zur Verletztenversorgung und Brandbekämpfung schnellstmöglich auf den Havaristen zu verbringen.

Die Kräfte der MIRG FR (Ausrüstungsmodul Brandbekämpfung) bauen eine Führungsstruktur auf und leiten eine medizinische und taktische Bewertung der Situation vor Ort, die Rettung von Verletzten aus dem Gefahrenbereich, die Vorsichtung und medizinische Erstversorgung sowie erste Schritte zur Brandbekämpfung zur Sicherung des Havaristen ein. Die MIRG FR wird aufgrund dieser umfangreichen Kompetenzen als erstes auf den Havaristen verbracht.

Mit Eintreffen des zweiten Teams (MIRG FiFi) können die Rettung aus dem Gefahrenbereich und erste Brandbekämpfungsmaßnahmen zur Sicherung des Havaristen unter Atemschutz qualifiziert sichergestellt werden. Ist die Rettung aus dem Gefahrenbereich abgeschlossen oder nicht erforderlich und ist noch kein MIRG MR vor Ort, beginnen lageabhängig zwei Einsatzkräfte der MIRG FR mit der Vorsichtung und der medizinischen Erstversorgung. Für eine Vorsichtung und erste medizinische Versorgung ist die MIRG FR auch im Ausrüstungsmodul Brandbekämpfung ausgerüstet und ausgebildet.

Im dritten Anflug sollte, wenn es die Sicherheitslage an Bord erlaubt, eine MIRG MR zur Sichtung und medizinischen Versorgung nachrücken. Im Anschluss an die drei ersten Anflüge sind somit der Aufbau einer Führungsstruktur, die medizinische Eigensicherung, die Brandbekämpfung sowie die Verletztenversorgung qualifiziert möglich.

Es kann notwendig sein, alle Einheiten zu alarmieren.

10.1.2.1 Ausrückeordnung MANV bei gleichzeitiger BB

Erster Anflug: MIRG FR mit Ausrüstungsmodul Brandbekämpfung

Die Aufgabe des ersteintreffenden Teams:

- Aufbau der Führungsstruktur
- medizinische und taktische Bewertung der Situation vor Ort
- Lageabhängig: Einleitung Rettung von Verletzten aus dem Gefahrenbereich
- Lageabhängig: Einleitung erste Vorsichtung oder erste Maßnahmen zur Brandbekämpfung zur Sicherung des Havaristen
- LNA: ärztliche Eigensicherung

Zweiter Anflug: MIRG FiFi mit Ausrüstungsmodul Brandbekämpfung

Mit dem Eintreffen der zweiten Einheit kann ein erster Angriff unter Atemschutz, inklusive der Stellung eines Sicherheitstrupps, sichergestellt werden. Die durch den Arzt und den Einsatzleiter verstärkte Gruppe ist somit vollständig.

Dritter Anflug: MIRG MR mit Ausrüstungsmodul MANV

Das erste MIRG MR gliedert sich in die bereits teilweise aufgebaute Führungsstruktur ein und beginnt lageabhängig direkt mit der Sichtung und der Versorgung der Verletzten. Zur Unterstützung und Vervollständigung der Einsatzleitung wird der OrgL des MIRG MR auf die Brücke des Havaristen verlegt (aufgrund der für die Brandbekämpfung nötigen Kräftestärke kann der OrgL nicht direkt aus dem MIRG FR generiert werden.). Zwei ärztlich besetzte Sichtungsteams (NA und NotSan) beginnen mit der Sichtung; ein NotSan organisiert den Aufbau einer Verletztenablage.

Vierter Anflug: Lageabhängig MIRG MR mit Ausrüstungsmodul MANV oder MIRG FiFi mit Ausrüstungsmodul Brandbekämpfung

Je nach Anzahl der Verletzten und der Kontrolle über eine Brand- bzw. Gefahrenausbreitung werden lageabhängig weitere MIRG MR und/oder MIRG FiFi angefordert.

Die nachrückenden MIRG MR werden in den Einsatzabschnitt Verletztenversorgung eingegliedert und übernehmen die medizinische Versorgung der Verletzten und die Transportorganisation.

Die nachrückenden MIRG FiFi werden in den Einsatzabschnitt Brandbekämpfung eingegliedert und können, wenn räumlich möglich, einen zweiten Angriffsweg sicherstellen, den ersten Angriffsweg unterstützen oder Kühlmaßnahmen durchführen.

Lageabhängiger Anflug: MIRG FR mit Ausrüstungsmodul SRHT

Grundsätzlich sollte die lageabhängige Unterstützung zur seilgestützten Rettung sowie zum seilgestützten Patiententransport (Schiff zu Schiff) durch ein weiteres MIRG FR (Ausrüstungsmodul SRHT) in Betracht gezogen werden.

Lageabhängiger Anflug: PSNV

Lageabhängig kann eine taktische Einheit PSNV, bestehend aus einem Leiter und mindestens einer Einsatzkraft PSNV, in den Einsatz gebracht werden.

Die Einzelheiten des taktischen Vorgehens bei der Verletztenversorgung und Brandbekämpfung werden in gemeinsamen Handlungsempfehlungen des Havariekommandos geregelt.

10.1.3 Massenanfall von Erkrankten

Bei einem Massenanfall von Erkrankten (MANE) auf See gelten grundsätzlich die gleichen Ziele wie beim Massenanfall von Verletzten. Ergänzend müssen jedoch taktische und ausrüstungstechnische Besonderheiten bei einem Umgang mit Infektionserkrankungen beachtet werden.

Im Zuge eines Einsatzes von MIRG bei Infektionserkrankungen auf Schiffen ist zu beachten, dass einige der üblichen Maßnahmen der Verletztenversorgung zu einem Interessenskonflikt mit dem Schutzziel der Internationalen Gesundheitsvorschriften (IGV) führen können [7]. Der Abtransport von Patienten, z. B. aufgrund akuter vitaler Bedrohung, kann mit dem IGV-Schutzziel kollidieren, sofern eine von dem Patienten ausgehende Gefährdung für die öffentliche Gesundheit angenommen werden muss. Um das Schutzziel der IGV, die Vermeidung der grenzüberschreitenden Ausbreitung von Infektionserkrankungen, nicht zu gefährden, können Maßnahmen des Havariekommandos, insbesondere der Einsatz einer MIRG, nur in enger Abstimmung mit dem zuständigen hafenärztlichen Dienst oder Gesundheitsamt des Zielhafens geschehen. Während die Maßnahmen des Havariekommandos die individuelle Menschenrettung als Ziel haben, besteht der Zweck der Bestimmungen des Durchführungsgesetzes der Internationalen Gesundheitsvorschriften (IGV-DG) in der Vermeidung einer Gefahr für die öffentliche Gesundheit [8]. Die im IGV-DG vorgesehenen Maßnahmen beinhalten keine seeseitige Behandlung von Erkrankten und belaufen sich im Kern auf die kontrollierte Zuführung des betroffenen Schiffes in einen designierten IGV-Hafen. Die daraus resultierende medizinische Versorgungslücke des IGV-DG und das damit verbundene therapiefreie Intervall auf See kann durch den Einsatz von MIRG geschlossen werden.

Hauptaufgabe der MIRG im medizinischen Bereich ist es, die erkrankten Personen bis zum Einlaufen in den designierten Hafen zu isolieren, zu begleiten und einer dort eingerichteten weiterführenden individualmedizinischen Versorgung zuzuführen. Der Fokus der seeseitigen Versorgung liegt auf der Stabilisierung und dem Erhalt der Vitalfunktionen. Eine eventuell erforderliche Dekontamination der Einsatzkräfte ist nach Ankunft im Hafen durch die landseitigen Kapazitäten zu ermöglichen.

Ergänzend zur Versorgung und Stabilisierung erkrankter Personen kommt der Erkundung und Bewertung der Lage sowie dem Schutz von mutmaßlich nicht infizierten Personen eine besondere Bedeutung zu. Schwerpunkt dabei ist die Gewinnung von Informationen, welche zur Alarmierung und Organisation der landseitigen Kapazitäten erforderlich sind.

10.1.3.1 Ausrückeordnung MANE

Erster Anflug: MIRG FR mit Ausrüstungsmodul MANE

Die Aufgabe des ersteintreffenden Teams besteht wie beim Massenanfall von Verletzten in dem Aufbau der Führungsstruktur, der Erkundung, der ersten Vorsichtung, dem Aufbau von Versorgungsbereichen und der medizinischen Versorgung. Aufgrund der möglichen Übertragung von Krankheitserregern sind die besonderen Anforderungen an den Eigenschutz, an den Schutz von mutmaßlich Nicht-Infizierten sowie an das taktische Vorgehen zu beachten. Zur Bestimmung der Infektionsgefahr kommt der Erkundung und Bewertung der Lage durch die MIRG FR eine besondere Bedeutung zu (Infektionsschutzausrüstung für Einsatzkräfte). Der EL, der LNA und ein NotSan (OrgL) bauen lageabhängig eine Führungsstruktur auf der Brücke des Havaristen auf und beraten den Kapitän des Schiffes bei Maßnahmen des Infektionsschutzes. Neben dem Eigenschutz kann auch eine Unterstützung bei dem Schutz von Funktionsträgern zum Führen des Schiffes notwendig sein. Je nach Lage vor Ort beginnen zwei NotSan mit der Sichtung und Erstmaßnahmen und ein NotSan organisiert die Betreuung der Erkrankten.

Zweiter Anflug: MIRG MR mit Ausrüstungsmodul MANE

Die gleichzeitig alarmierte nachrückende MIRG MR beginnt sofort nach dem Eintreffen und Ausrüsten mit der Infektionsschutzausrüstung mit einer weiteren Sichtung/Vorsichtung und der Versorgung der Erkrankten. Ziel des Einsatzes mit einer Vielzahl von Erkrankten ist die medizinische Betreuung der Erkrankten bis zum Zielhafen oder Notliegeplatz. Lageabhängig wird eine Transportorganisation durchgeführt, wenn der Abtransport von Erkrankten unter Berücksichtigung des Infektionsschutzes möglich und medizinisch indiziert ist.

Im Falle einer Infektionsgefahr ist eine verlängerte Abmarschbereitschaft für das Team vorgesehen. Die Verfügbarkeit von Desinfektoren ist bei der Alarmierung bei den Feuerwehren abzufragen. Hierbei wird insbesondere die Feuerwehr Hamburg vorrangig berücksichtigt.

Die lageabhängige Alarmierung weiterer MIRG muss unter Berücksichtigung der Infektionsgefahr und der zur Verfügung stehenden PSA erfolgen. Konzeptionell ist das Ausstatten und Ausbilden von MIRG FiFi mit spezieller Infektionsschutzausrüstung nicht vorgesehen.

Die Ausrückematrix kann in Anlage 15 eingesehen werden.

10.2 Individualmedizinische Versorgung

Für die individualmedizinische Versorgung können Teilkomponenten der MIRG MR sowie der MIRG FR herangezogen werden; hierbei besteht die taktische Einheit MIRG FR aus den folgenden zwei Modulen (Funktionsverteilung):

- individualmedizinische Komponente (2/2) + [1/1] = 3
 - 1 (Leitender) Notarzt
 - 2 Einsatzkräfte
- Ausrüstung
 - Rucksack medizinisches Gerät
 - Rucksack Individualmedizin
 - Trage
- technische Komponente (1/2/3)
 - 1 Einsatzleiter
 - 2 Einsatzkräfte

Die Teilkomponente der MIRG MR gliedert sich analog der individualmedizinischen Komponente der MIRG FR.

10.2.1 Komplexe Rettungssituation

Für einen individualmedizinischen Notfall im Rahmen einer komplexen Rettungssituation werden MIRG FR mit dem Ausrüstungsmodul SRHT vorgehalten; die MIRG FR sind für die spezielle Rettung aus Höhen und Tiefen auf See (Schiffe und ortsfeste Anlagen) ausgestattet und ausgebildet.

10.2.1.1 Ausrückeordnung bei der komplexen Rettungssituation

Erster Anflug: MIRG FR (Ausrüstungsmodul SRHT)

Bei einer komplexen Rettungssituation besteht die Aufgabe der MIRG FR in einer einheitlichen Koordinierung der komplexen Rettung vor Ort sowie einer speziellen Rettung aus Höhen und Tiefen von immobilisierten Patienten unter individualmedizinischer Versorgung über lange Distanzen. Die MIRG FR (Ausrüstungsmodul SRHT) wird bei einer komplexen Rettungssituation grundsätzlich als komplette taktische Einheit in den Einsatz gebracht.

Sollte ein Einsatz auf einer Windenergieanlage notwendig sein, so sind zwei MIRG FR zu alarmieren; die zweite Einheit verbleibt zunächst - zur Eigensicherung des im Einsatz befindlichen Teams - einsatzbereit am Standort.

Lageabhängiger Anflug: MIRG FiFi

In Abhängigkeit von der Lage erfolgt eine Unterstützung bei der Technischen Hilfeleistung durch ein MIRG FiFi.

Die Ausrückematrix ist in Anlage 16 dem Konzept angefügt.

10.2.2 Einsatzunterstützung SRHT bei KS

Ergänzend zur komplexen Rettungssituation können MIRG FR mit Ausrüstungsmodul SRHT zur lageabhängigen Unterstützung bei jeglichen komplexen Schadenslagen alarmiert werden: Als Unterstützungskomponente oder als Einsatzabschnitt wird die MIRG FR (Ausrüstungsmodul SRHT) zur seilgestützten Rettung von Verletzten und/oder zum seilgestützten Patiententransport (Schiff zu Schiff) eingesetzt.

10.2.2.1 Eigensicherung und individualmedizinische Versorgung

Für eine Eigensicherung und individualmedizinische Versorgung bei komplexen Schadenslagen, behördenübergreifenden Unterstützungsersuchen und Übungen auf See besteht die Möglichkeit, die individualmedizinische Komponente einer MIRG FR oder einer MIRG MR in den Einsatz zu bringen. In Verbindung mit dem medizinisch ausgerüsteten Hubschrauber für die Maritime Notfallvorsorge ist eine patientengerechte Rettung sichergestellt. Bei komplexen Schadenslagen ohne direkten Bezug zur Brandbekämpfung und Verletztenversorgung (ohne Vorhaltung von MIRG vor Ort) besteht die Möglichkeit, die individualmedizinische Komponente einer MIRG FR oder einer MIRG MR zur Absicherung der Tätigkeiten zu alarmieren oder im Voraus in Bereitstellung zu bringen. Für die Anforderung zur medizinischen Absicherung von Übungen oder bei behördenübergreifenden Unterstützungsersuchen ist die individualmedizinische Komponente der MIRG ebenfalls qualifiziert.

11 Ausbildung

Bevor Einsatzkräfte in den verschiedenen MIRG tätig werden können, müssen sie in der Brandbekämpfung und im Rettungsdienst an Land vollständig ausgebildet sein. Es wird bei allen Aus- und Fortbildungsmaßnahmen unterschieden in Ausbildungen, die aufgrund der originären Tätigkeiten des Berufsbildes vorausgesetzt werden und in Zusatzaus- und Fortbildungen, die aufgrund der besonderen Herausforderung mit einem Einsatz auf See und den besonderen Gefahren an der Einsatzstelle notwendig werden.

Im Rahmen der Neukonzeption des Fachkonzeptes Brandbekämpfung, Verletztenversorgung und Technische Hilfeleistung auf See erfolgte eine Überarbeitung der bestehenden Aus- und Fortbildungs-Curricula bzw. die Einführung neuer Aus- und Fortbildungs-Curricula, mit dem Ziel einer weiteren Spezialisierung der Teams Rechnung zu tragen und sie für die nicht alltägliche Situation auf See bestmöglich vorzubereiten. Die Inhalte und der jeweilige Umfang der Ausbildungen sind den jeweiligen Curricula zu entnehmen.

Der Fachbereich 4 des Havariekommandos wirkt insbesondere konzeptionell und zentral koordinierend an den Zusatzaus- und Fortbildungen mit, so dass die Einsatzkräfte der MIRG für die Aufgabenwahrnehmung auf See einheitlich ausgebildet, geschult und fortgebildet werden.

Nachfolgende zusätzlichen Ausbildungsinhalte analog der Ausbildungsmatrix (Anlage 6) sind aus Sicherheitsgründen zwingend von den jeweiligen Einsatzkräften zu absolvieren, bevor diese in den Einsatz gehen. Hierzu gehören:

- Überleben auf See (vom HK organisiert)
- Winschausbildung (vom HK organisiert)
- Grundkurs
- Schiffsbrandbekämpfung im TZMS WSV, in Neustadt
- Einsatztraining Bad Tölz (nur MIRG FR)
- Einsatzleiterlehrgang inkl. MANV (EL FW, GF, NA, LNA)

Bei den folgenden Wiederholungslehrgängen sind aus Sicherheitsgründen zwingend die in der Anlage 6 festgelegten Intervalle einzuhalten:

- Überleben auf See
- Winschausbildung
- Einsatztraining Bad Tölz (nur MIRG FR)

Einsatzkräfte, die diese Aus- und Fortbildungen nicht erfolgreich und an den entsprechenden Ausbildungsstellen absolviert haben bzw. die notwendigen oben genannten Intervalle nicht eingehalten haben, kommen nicht zum Einsatz. Die Verantwortung für die Sicherstellung der Aus- und Fortbildung und die Einhaltung der entsprechenden Intervalle obliegen den personalführenden Stellen; zur Umsetzung sorgen die Partner dafür, dass über das HK bedarfsgerecht Ausbildungsplätze zur Verfügung gestellt werden können.

Ein Nachweis, dass die notwendigen und insbesondere die sicherheitsrelevanten Aus- und Fortbildungen erfolgreich absolviert wurden, wird im Standort geführt und muss auf Anforderung vorzuweisen sein. Auf diese Weise kann auch ein Nachweis geführt werden, dass die Voraussetzungen zur Teilnahme an bestimmten Aus- und Fortbildungslehrgängen erfüllt sind (Die Standorte haben dies mit einer verbindlichen Anmeldung zu bestätigen.).

Darüber hinaus gibt es zu absolvierende (Sicherheits-) Einweisungen (z. B. in den Gebrauch von PSA, medizinischer Geräte usw.), die unabhängig von der oben beschriebenen Regelung in den vorgeschriebenen Intervallen zu leisten sind.

12 Übungen

Neben der notwendigen Aus- und Fortbildung der Einsatzkräfte sind Übungen ein wichtiger Baustein, um die einzelnen Fähigkeiten zu verbessern und zu kontrollieren. Hierfür stehen jeder Einsatzkraft entsprechende Stunden jährlich zur Verfügung und sollen ausgenutzt werden (vgl. Anlage 6).

Übungen unterscheiden sich in Standortübungen und HK-Übungen. Das HK führt realistische und einsatznahe Übungen auf See durch und bindet die MIRG und Einsatzkräfte verschiedener Organisationen sowie verschiedene Fahrzeuge und Geräte entsprechend ein. Hierfür stehen Mittel im Rahmen des Jahres-Übungs- und Schulungsplan (JÜSP) dem Havariekommando zur Verfügung. Die Standorte sind angehalten, eigene Übungen für die vorhandenen MIRG zu realisieren. Hierrunter fallen z. B. Alarmierungen der eigenen Einheiten am Standort mit dem Ziel der Herstellung der personellen bzw. taktischen Ausrückestärke, die Verlastung der Ausrüstung auf geeignete Transferfahrzeuge, das Abrücken und der Transport vom Standort zum Ablandeort, Begehungen von Schiffen, Standort bezogene Geräteübungen etc.

13 Kosten und Abrechnung

Die Küstenländer stellen für den Einsatz die nach der Generalvereinbarung (im Text weiterhin als „Generalvereinbarung“ bezeichnet) erforderlichen Leistungen mit den dafür aufgestellten Maritime Incident Response Groups (MIRG) zur Verfügung (§ 2 Abs. 3 der Generalvereinbarung).

Bund und Küstenländer tragen jeweils die Hälfte der Vorhaltekosten, die für die Bereitstellung der Einheiten entstehenden Kosten (Fixkosten gem. Anlage 3, § 2 Absatz 1, Satz 1 Buchstabe a) der Generalvereinbarung) sowie für den Personalmehraufwand der Einheiten in Bezug auf die vom Havariekommando organisierte Aus- und Fortbildung der Einheiten zur Schiffsbrandbekämpfung, technischen Hilfeleistung und Verletztenversorgung, einschließlich der Aus- und Fortbildung an den Führungs- und Einsatzmitteln und Simulatoren (variable Kosten gem. Anl. 3, § 2 Absatz 1, Satz 1 Buchstabe b) der Generalvereinbarung).

Die Vertragsparteien haben die anliegende Kostenmatrix erstellt, die eine Darstellung der einzelnen abrechenbaren Kostenpositionen enthält sowie die Berechnung der Kostenansätze gemäß dem Anhang zu Anlage 3 der Generalvereinbarung darstellt.

13.1 Grundlagen

Grundlagen der Kostenermittlung sind die Kosten eines Arbeitsplatzes für Feuerwehreinsatzkräfte und Notärzte entsprechend der Zusammensetzung der Einsatzteams (MIRG - Maritime Incident Response Group).

Zur Ermittlung der Personalkosten, die in die Budgetierung einbezogen werden sollen, wird der KGSt-Bericht der „Kommunalen Gemeinschaftsstelle für Verwaltungsmanagement — KGSt“ in der Fassung 9/2018 zugrunde gelegt.

Im Rahmen der Evaluation nach dem in der Generalvereinbarung (GV) festgelegten Zeitraum von drei Jahren nach Inkrafttreten der GV ist die zu dem Zeitpunkt aktuelle Fassung des KGSt-Berichts zu berücksichtigen.

Die Ermittlung der Personalkosten für den KGSt-Bericht 9/2018 erfolgte auf der Grundlage der tatsächlichen Gehaltszahlungen 2017 unter Einbeziehung der prognostizierten Tarif- und Besoldungserhöhung für 2018. Die Berechnung erfolgte getrennt nach Berufsgruppen und kann auf Kommunen aller Größen angewandt werden, da es sich um Durchschnittswerte handelt.

Die Kosten eines Arbeitsplatzes setzen sich aus den Personalkosten (einschl. Versorgungszuschlag, Beihilfe usw.), den Sachkosten (Raum-, Geschäfts-, IT-Kosten) und

den Gemeinkosten (z.B. für Leistungen des Zentralen Verwaltungs-Services) zusammen. Aus den Jahreskosten eines Arbeitsplatzes werden unter Einbeziehung der jeweiligen jährlichen Arbeitszeit die Kosten je Arbeitsstunde ermittelt.

Die Werte der Personalkostentabelle für Beamte enthalten die auf die IST-Jahresbruttogehälter bezogenen Pensions- und Beihilferückstellungen in Höhe von 61 %. Die Einsatzkräfte der Feuerwehr sind im Bereich 5 „Verkehr, Logistik, Schutz und Sicherheit“ und die Notärzte im Bereich 8 „Gesundheit, Soziales, Lehre und Erziehung“ gemäß der Klassifikation der Berufe der Bundesanstalt für Arbeit (KldB 2010) erfasst.

Bei den **Sachkosten** ist grundsätzlich zu unterscheiden zwischen einem Büroarbeitsplatz und einem Nicht-Büroarbeitsplatz. Da die durchschnittlichen Sachkosten eines Büroarbeitsplatzes aufgrund örtlich sehr unterschiedlicher Ausstattung schwierig zu ermitteln sind, empfiehlt der KGSt-Bericht eine Pauschale von 9.700,- € (mit IT-Ausstattung).

Unter **Nicht-Büroarbeitsplätze** fallen i.d.R. Arbeitsplätze für Mitarbeiter, die sich überwiegend im Außendienst befinden. Auch wenn die Sachmittelausstattung bei Nicht-Büroarbeitsplätzen für Feuerwehrbeamte deutlich höher anzusetzen ist als z.B. bei Politessen, wird ein Zuschlag auf die Werte der Personalkostentabelle von 10% angesetzt.

Die **Gemeinkosten** setzen sich aus den verwaltungsweiten Gemeinkosten (Verwaltungs-Overhead) und den amts- bzw. fachbereichsinternen Gemeinkosten (Amts-, Fachbereichs-Overhead) zusammen.

Der Verwaltungs-Overhead wird mit einem Zuschlag von 10% auf die Bruttopersonalkosten des Arbeitsplatzes angesetzt. Er berücksichtigt u.a. Kosten für Leistungen des Haupt- und Personalamtes, des Rechtsamtes, der Kämmerei, der Liegenschaftsverwaltung, der Personalratstätigkeit und des betriebsärztlichen/arbeitsmedizinischen Dienstes.

Der Fachbereichs-Overhead in Höhe von 10% wird zusätzlich zum allgemeinen Verwaltungs-Overhead erhoben. Er berücksichtigt u.a. die Aufwendungen für Amtsleitung und Sekretariat, Abteilungsleitung, interne Schreibdienste und Registratur.

Der Gemeinkosten-Zuschlag beträgt daher 20% bei Büroarbeitsplätzen (mit Verwaltungstätigkeit). Bei Nicht-Büroarbeitsplätzen werden 15% als ausreichend angesehen.

Die Kosten eines Arbeitsplatzes ergeben sich aus der Addition von Personal-, Sach- und Gemeinkosten.

Kostenarten	Kosten eines Arbeitsplatzes - Jahreswerte	
	Büroarbeitsplatz	Nicht-Büroarbeitsplatz
Personalkosten	Werte aus Personalkostentabelle	
Sachkosten	9.700,- €	10% der Personalkosten
Gemeinkosten	20% der Personalkosten	15% der Personalkosten

Personalkostentabelle (Jahres-Personalkosten 2018)

Besoldungsgruppe	Bereich 5 (Feuerwehr)	Bereich 8 (LNA/NA)
A8	71.000,00	
A9 mD	76.900,00	
A9 gD	77.600,00	
A10	74.400,00	
A11	91.000,00	
A12	99.600,00	
A13 D	110.000,00	
A13	110.000,00	
A14	109.100,00	
A15	135.800,00	
Entgeltgruppe		
E14		90.900,00
E15		102.300,00

Die KGSt-**Normalarbeitszeit** für ein Kalenderjahr basiert auf den aktuellen Beamten- und tarifrechtlichen Regelungen, den Regelungen über die gesetzlichen Feiertage und den KGSt-Krankentage- und KGSt-Urlaubstage-Statistiken.

Feuerwehr mD	Feuerwehr gD / hD	Notärzte E14/E15
1.626 Std	1.671 Std	1.671 Std

Auf den Werten des KGS T-Berichtes basieren die Kosten der Positionen

- 1 Verwaltung**
- 2a Aus- und Fortbildung am Standort**
- 2b Aus- und Fortbildung durch Havariekommando**
- 3a Wartung Gerät**
- 6a Rufbereitschaft NA/LNA**
- 6b Notarztpauschale**

Der Kostenposition 1 ist eine Tätigkeitsbeschreibung mit den entsprechenden Zeitansätzen für die einzelnen Tätigkeiten hinterlegt. Der Aufbau entspricht den beim Havariekommando verwendeten Beschreibungen. Laut Beschluss des „Koordinierungsausschuss Brandbekämpfung und Verletztenversorgung auf See“ (KOA BB/VV) ist je MIRG dafür eine halbe Stelle nach AI I zu hinterlegen.

Der Umfang der Positionen 2a und 2b ergibt sich aus der vom KOA BBA/V erarbeiteten Ausbildungsmatrix. Hierbei werden die als notwendig erachteten Ausbildungen (in der Ausbildungsmatrix gekennzeichnet mit n) in den Vorauszahlungen berücksichtigt. Kosten empfohlener Ausbildungen (in der Ausbildungsmatrix gekennzeichnet mit e) werden in der Abschlussrechnung auf Nachweis erstattet.

Kosten (Position 3a), die in Zusammenhang mit der Pflege, Wartung und Instandhaltung der Ausrüstung an den Standorten entstehen, werden mit einem Stundenäquivalent von 450 Std je Jahr (nach A9 (Mittelwert) pro MIRG festgelegt. Kosten, die in Zusammenhang mit der Pflege, Wartung und Instandhaltung der Ausrüstung außerhalb der Standorte (z.B. auf den Mehrzweckschiffen, beim Helikopter) entstehen, werden auf Nachweis gesondert abgerechnet.

Im Bereich der MIRG First Response (FR) und Medical Response (MR) sind (Leitende) Notärzte (L)NA eingesetzt. Um die Einsatzbereitschaft sicher zu stellen, kann gegebenenfalls eine Rufbereitschaft (Position 6a) erforderlich sein. Diese Kosten entsprechen maximal dem Mittelwert der Jahrespersonalkosten einer E14/E15-Stelle pro Team.

Bei der Notarztpauschale (Pos. 6b) handelt es sich um einen Pauschalbetrag für den Einsatz in der Maritimen Notfallvorsorge, in Höhe von monatlich 100,-€ für jeden im System mitwirkenden LINA/NA. Aufgrund der erforderlichen Redundanzen wird eine einheitliche Jahrespauschale je MIRG FR/MR in Höhe von 12.000,-€ pro Team angesetzt.

13.2 Abrechenbare Fixkosten gem. Anlage 3, § 2 Absatz 1, Satz 1, Buchstabe a) der Generalvereinbarung

13.2.1 Personalkosten in Verbindung mit der Aufgabenwahrnehmung am Standort

Für jede Maritime Incident Response Group (MIRG) erfolgt eine Personalkostenerstattung (Wertigkeit $\frac{1}{2}$ A11 KGSt-Wert), vgl. Ergebnisvermerk Plausibilisierungssitzung, unter I zusammengefasst, die es dem Standort ermöglichen soll, den Wirkbetrieb des jeweiligen MIRG Teams zu planen, zu organisieren und zu koordinieren. Ebenfalls inkludiert sind Teilnahmen an Tagungen, Besprechungen, Erprobungen sowie konzeptionelle Arbeiten und im Einsatzfall ggf. auch eine Stabsbesetzung in Cuxhaven.

Die Aufgaben, die innerhalb dieser Position zu erfüllen sind, wurden in einer Tätigkeitsbeschreibung (s. Anlage 2 –Kostenmatrix – S. 4) festgehalten und mit entsprechenden Zeitbedarfen hinterlegt.

Grundsätzlich soll durch die Personalkostenerstattung ermöglicht werden, dass die Mitwirkung an der ganzheitlichen Aufgabenwahrnehmung für die Brandbekämpfung, Verletztenversorgung und techn. Hilfeleistung auf See am Standort sichergestellt werden kann.

Dabei spielt es keine Rolle, ob am Standort eine Person fest für diese Aufgabe benannt wird oder die Aufgaben gemäß Tätigkeitsbeschreibung auf mehrere Personen verteilt werden. Es ist seitens des Standortes sicherzustellen, dass geeignetes Personal für die Aufgabenwahrnehmung ständig zur Verfügung steht.

13.2.2 Erstattung von Wartungs- und Pflegeaufwand

Für jede Maritime Incident Response Group gilt die Annahme, dass für die notwendige Wartung und Pflege der jeweiligen Ausrüstung ein Aufwand von 450 Std. pro MIRG pro Jahr entsteht. In Abrechnung können 450 Stunden Aufwand multipliziert mit einem gemittelten Stundensatz A8-A9 mD Stelle (KGSt-Wert) gebracht werden (s. Anlage 2 –Kostenmatrix – Tabelle auf S. 5 bzw. Rechendarstellung auf S. 8). Der Standort soll hierdurch in die Lage versetzt werden, die gesamte Wartung durchzuführen. Dies gilt unabhängig davon, ob diese am Standort oder durch Dritte durchgeführt wird. Diese Position inkludiert ebenfalls mögliche Prüfkosten, die notwendigen Verbrauchsmaterialien / Ersatzteile, die im Rahmen der Wartung und Pflege benötigt werden sowie Medikamente.

13.2.3 Personalmehraufwand für Aus- und Fortbildung inkl. Übungen am Standort

Diese Position umfasst den reinen Personalmehraufwand für jede MIRG, der in Verbindung mit Aus- und Fortbildungen und Übungen einer MIRG am jeweiligen Standort entsteht.

In der Ausbildungsmatrix (s. Anlage 2 –Kostenmatrix – S. 2) werden die am Standort auszuführenden Aus-und Fortbildungen bezeichnet.

Zur Vergütung des zu leistenden Personalmehraufwands im Bereich Aus- und Fortbildung inkl. Übung werden im Vorfeld Stundenpauschalen für Feuerwehrbeamte und Ärzte (E14, E15) anhand von KGSt-Werten errechnet, die die Pensions- und Beihilferückstellungen bereits berücksichtigen.

Weiterhin erfolgt für Feuerwehrbeamte im 2. Einstiegsamt sowie Ärzte ein 20%iger Gemeinkostenzuschlag und ein pauschaler Sachkostenzuschlag in Höhe von 9.700 €. Für Feuerwehrbeamte im 1. Einstiegsamt gilt ein 15%iger Gemeinkostenzuschlag sowie ein 10%iger Sachkostenzuschlag.

13.3 Abrechenbare variablen Kostenpositionen gem. Anlage 3, § 2 Absatz 1 Satz 1, Buchstabe b) der Generalvereinbarung

Zu den abrechenbaren variablen Kostenpositionen zählen der Personalmehraufwand für jede MIRG, der in Verbindung mit Aus- und Fortbildungen und Übungen einer MIRG, die durch das Havariekommando organisiert werden, entsteht.

In der Ausbildungsmatrix (s. Anlage 2 –Kostenmatrix – S. 2) sowie in der jährlichen Übungsankündigung werden die durch das Havariekommando zu organisierenden Aus-und Fortbildungen sowie Übungen benannt.

Der Personalmehraufwand dafür kann inkl. Reisezeiten, Wegstreckenvergütung, Tagegelder, Übernachtungskosten angezeigt und abgerechnet werden.

Zur Vergütung der real geleisteten Stunden im Bereich Aus- und Fortbildung inkl. Übung werden im Vorfeld Stundenpauschalen für Feuerwehrbeamte und Ärzte (E14, E15) anhand von KGSt-Werten errechnet, die die Pensions- und Beihilferückstellungen bereits berücksichtigen.

Weiterhin erfolgt für Feuerwehrbeamte im 2. Einstiegsamt sowie Ärzte ein 20%iger Gemeinkostenzuschlag und ein pauschaler Sachkostenzuschlag in Höhe von 9.700 €. Für Feuerwehrbeamte im 1. Einstiegsamt gilt ein 15%iger Gemeinkostenzuschlag sowie ein 10%iger Sachkostenzuschlag.

Notwendige Übernachtungen und entstehende Tagegelder der Teilnehmer zur Wahrnehmungen von Aus- und Fortbildungen und auch Übungen werden maximal gemäß den jeweiligen Landesreisekostenvorschriften ersetzt.

13.4 Berechnung der Kostenansätze

Bei der Berechnung der Kostensätze für den Personalmehraufwand der einzelnen MIRG wird jeweils ein Personalfaktor von 7 zugrunde gelegt.

Zur Berücksichtigung der Personalfuktuation wird grds. für jede Funktion ein Faktor von 0,5 angenommen, in Bezug auf den Leitenden Notarzt sowie den Notarzt gilt dagegen ein Faktor von 1.

Die Stundensätze orientieren sich an den Werten des Berichts der „Kommunalen Gemeinschaftsstelle für Verwaltungsmanagement“ (KGSt) , zur Personalkostenermittlung wurde der Stand 9/2018 zu Grunde gelegt. .

Weiterhin werden besondere Personalkosten für Ärzte zur Sicherstellung der Aufgabe am Standort (Rufbereitschaft, Notarztzuschale) entsprechend der maximal genannten Werte berücksichtigt (vgl. / s. Anlage 2 –Kostenmatrix – S.1 und S. 9 Kostenpositionen 6a und 6b).

13.5 Jahres- Übungs- und Schulungsplan

Im Rahmen des Jahres- Übungs- und Schulungsplans (JÜSP) werden dem Fachbereich Brandbekämpfung und Verletztenversorgung auf See des Havariekommandos jährlich die notwendigen Haushaltsmittel für die Planung, Organisation und Durchführung von Übungen, Schulungen, Erprobungen sowie für jährlich Kosten, die aufgrund von eingegangenen Verpflichtungen anfallen (Satellitentelefone, Versicherung Ärzte), zur Verfügung gestellt.

Die Genehmigung des JÜSP erfolgt durch den KOA BB /VV und das Kuratorium MNV. Die entstehenden Kosten tragen der Bund und die Länder entsprechend der Bund-Länder-Vereinbarung über die Bekämpfung von Meeresverschmutzungen (BLV-SUB).

14 Evaluation

Ein Fachkonzept soll ebenso wie z. B. eine Brandschutzbedarfsplanung in regelmäßigen Abständen von bis zu fünf Jahren überprüft und Ergebnis abhängig ggf. fortgeschrieben werden, um eine effektive oder bestenfalls effiziente Gefahrenabwehr sicherzustellen. Dieses Fachkonzept wird nach fünf Jahren Wirkbetrieb im Auftrag des KMNV evaluiert und erforderlichen Falls fortgeschrieben.

Literaturverzeichnis

- [1] **N. N.:** Generalvereinbarung über die Brandbekämpfung, die technische Hilfeleistung und die Verletztenversorgung auf See

- [2] **N. N.:** Bundeswasserstraßengesetz; neugefasst durch Bekanntmachung vom 23.05.2007, BGBl. I 2007, S. 962, zuletzt geändert durch Artikel 6 des Gesetzes vom 05.07.2016, BGBl. I 2016, S. 1578

- [3] **N. N.:** Anwendung der Vereinbarung über die Errichtung des Havariekommandos (HKV) auf „komplexe Rettungssituationen“; Amtsblatt des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur der Bundesrepublik Deutschland, Ausgabe 3/2016, Seite 63, Verkehrsblatt-Verlag Borgmann GmbH & Co. KG, Dortmund, 15.02.2016

- [4] **N. N.:** Vereinbarung BMV-DGzRS über die Durchführung des Such- und Rettungsdienstes in Seenotfällen vom 11.03.1982; Amtsblatt des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur der Bundesrepublik Deutschland, Ausgabe 10/2018, Nr. 99, Seite 191

- [5] **N. N.:** Zusatzvereinbarung über die Kooperation zwischen der Deutschen Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger (DGzRS) und dem Havariekommando; Verfügung des BMVBS, Referat LS 23 mit dem Aktenzeichen LS 23/48.84.01-02/72Va02 vom 27.09.2002

- [6] **N. N.:** Gesetz über den Beruf der Notfallsanitäterin und des Notfallsanitäters - Notfallsanitätergesetz vom 22.05.2013, BGBl I 2013, S. 1348

- [7] **N. N.:** Gesetz zu den Internationalen Gesundheitsvorschriften (2005) (IGV) vom 23. Mai 2005 vom 20.07.2007, BGBl II 2007, S 930

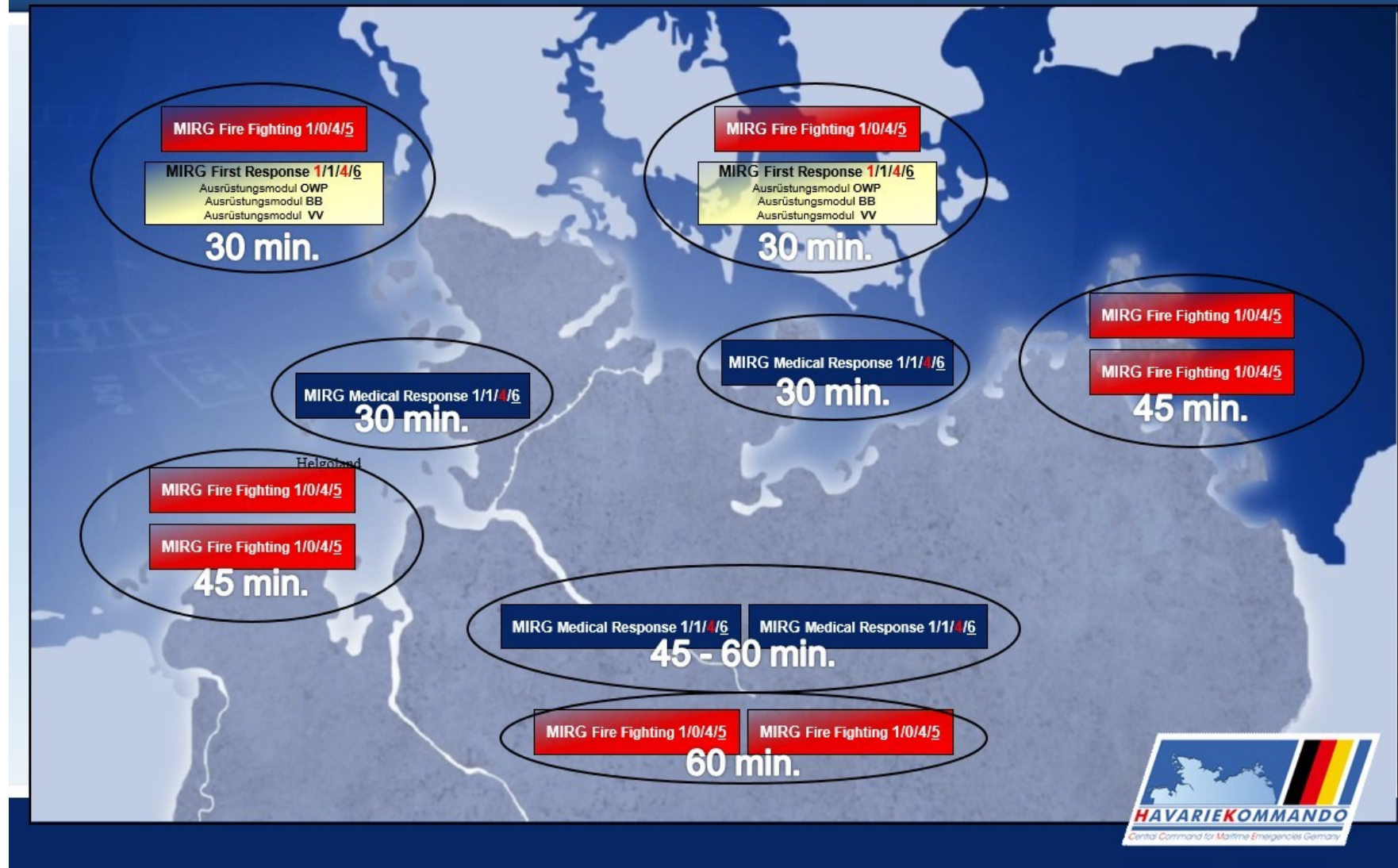
- [8] **N. N.:** Gesetz zur Durchführung der Internationalen Gesundheitsvorschriften (2005) IGV-Durchführungsgesetz vom 21.03.2013, BGBl I 2013, S. 566, zuletzt geändert durch Artikel 3 des Gesetzes vom 17.07.2017, BGBl I 2017 S. 2615

Anlagenverzeichnis

Lfd. Nr.	Inhalt	Kapitel	Bemerkungen
Anlage 1	Mindestbedarf an Einheiten	2.4	Stand 04.03.2015 ohne ATF
Anlage 2	Übersicht der Einheiten	2.4	Stand Dez. 2020 ohne ATF
Anlage 3	Liste gemeinsamer Handlungsempfehlungen	4.1	Nach aktuellem Stand
Anlage 4	Musterführungsstruktur gemäß Kommunikationskonzept	4.2	
Anlage 5	Kommunikationskonzept	4.4	
Anlage 6	Ausbildungs-, Fortbildungs- und Qualifikationsmatrix	5.1, 5.2, 5.3, 11	Stand 27.03.2019
Anlage 7	Gerätekataster	6, 6.2	
Anlage 8	Umfang der notwendigen persönlichen Schutzausrüstung	6.1	Stand 03.04.2019
Anlage 9	Pack- bzw. Materialisten Hubschraubertransporttaschen	6.2	Zurzeit in der Erarbeitung
Anlage 10	Übersicht Abladeorte für Luft- und Seetransporte	7.4	nach Befliegung
Anlage 11	Ausrückematrizen Brandbekämpfung	8.4	Stand 01.03.2019
Anlage 12	Ausrückematrix Technische Hilfeleistung	9.1	Stand 12.08.2019
Anlage 13	Ausrückematrix CRN-Lagen	9.2	Stand 29.07.2019
Anlage 14	Ausrückematrix MANV	10.1.1.1	Stand 01.03.2019
Anlage 15	Ausrückematrix MANE	10.1.3.1	Stand 01.03.2019
Anlage 16	Ausrückematrix komplexe Rettungssituation	10.2.1.1	Stand 01.03.2019
Anlage 17	Kosten Abrechnung Bericht HK Bund- Länderbesprechung	13	Stand 10.03.2020
Anlage 18	Kosten Abrechnung Ergebnis_Kosten_MIRG_Teams	13	Stand 23.03.2020

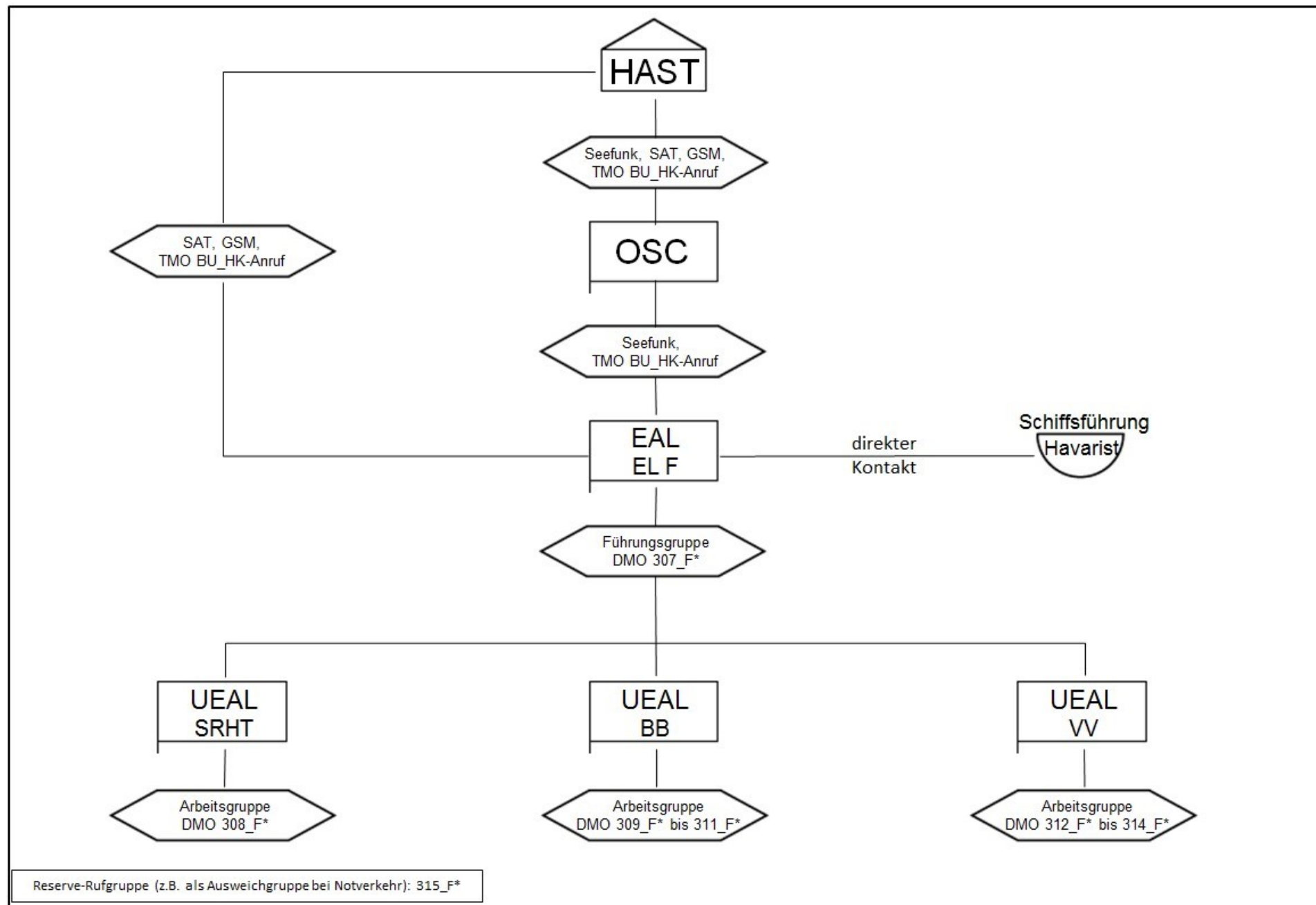
HAVARIEKOMMANDO

CENTRAL COMMAND FOR MARITIME EMERGENCIES





- Gemeinsame Handlungsempfehlung zur Brandbekämpfung auf Schiffen, Teil 1 Betreten von Brandräumen



Eigenständiges Dokument



MIRG Teams

Stand 03/2019

Ausbildungsmatrix

Markierungen :
(n= notwendig, e= empfohlen)

Laufabgruppe 1.2. (ehemals mittlerer feuerwehrtechnischer Dienst)	
Laufabgruppe 2.1. (ehemals gehobener feuerwehrtechnischer Dienst)	
Rettungsassistent	
Rettungsassistent/Notfallanwärter	
Organisatorischer Leiter RD	
Leitender Notarzt	
Notarzt	
Absturzicherung	
Höhenretterausbildung "Stufe I" ¹	
Höhenretterausbildung "Stufe II" ²	
Vorausgesetzte Ausbildungen	

Überleben See	
Windschulung inkl. Patiententransport inkl. Pyrotechnik	
Grundkurs Alle	
Einsatzvorbereitung / Einsatzpraxis MIRG FFI	
Einsatzvorbereitung / Einsatzpraxis MIRG MR	
Einsatzvorbereitung / Einsatzpraxis MIRG RR	
Schiffbrandbekämpfung Neustadt	
Cobra Ausbildung	
Fachschulung ONRT (Traumachulung)	
Einsatztraining MIRG FR Bad Tölz	
Standortübungen / HK - Übungen	
Zusatzausbildungen alle Teammitglieder	

Einsatzleiter / Einsatzleitung	
Einsatzleitung MANV (Teil der Einsatzleiter / Einsatzleitung Ausbildung)	
SRC Zertifikat	
IMO Englisch	
Zusatzausbildungen Führungskräfte	

Seegewöhnung (1 Woche)	
------------------------	--

Stundenanzahl Grundausbildung einmalig	
Stundenanzahl jährliche Wiederholungen	
notwendige Std. Aus- u. Fortbildung	

(additional) empfohlene Stundenanzahl Grundausbildung	
(additional) empfohlene Stundenanzahl jährliche Wiederholungen	
additional empfohlene Std. Aus- u. Fortbildung	

MIRG Team Fire Fighting (FFI) 1	
1 Gruppenführer (EL)	
2 Brandbekämpfer 1	
3 Brandbekämpfer 2	
4 Brandbekämpfer 3	
5 Brandbekämpfer 4	

n	n	n	e			n		
n	n	n	e			n		
n	n	n	e			n		
n	n	n	e			n		
n	n	n	e			n		

n	n	n	n			n	n		n
n	n	n	n			n	n		n
n	n	n	n			n	n		n
n	n	n	n			n	n		n
n	n	n	n			n	n		n

n		n	n
	e	e	e
	e	e	e
	e	e	e
	e	e	e

e
e
e
e
e

230	71,7
126	63,7
126	63,7
126	63,7
126	63,7

40	0,0
104	0,0
104	0,0
104	0,0
104	0,0

MIRG Team Fire Fighting (FFI) 2	
1 Gruppenführer (EL)	
2 Brandbekämpfer 1	
3 Brandbekämpfer 2	
4 Brandbekämpfer 3	
5 Brandbekämpfer 4	

n	e	n	e			n		
n	n	n	e			n		
n	n	n	e			n		
n	n	n	e			n		
n	n	n	e			n		

n	n	n	n			n	n		n
n	n	n	n			n	n		n
n	n	n	n			n	n		n
n	n	n	n			n	n		n
n	n	n	n			n	n		n

e		e	e
	e	e	e
	e	e	e
	e	e	e
	e	e	e

e
e
e
e
e

126	63,7
126	63,7
126	63,7
126	63,7
126	63,7

144	8,0
104	0,0
104	0,0
104	0,0
104	0,0

MIRG Team Medical Response (MR)	
1 Leitender Notarzt	
2 Notarzt	
3 Rettungsassistent 1 (OrgL)	
4 Rettungsassistent 2	
5 Rettungsassistent 3	
6 Rettungsassistent 4	

						n	n		
						e	n		
n			n	n					
n									
n			n						
n			n						

n	n	n				n			n
n	n	n				n			n
n	n	n				n			n
n	n	n				n			n
n	n	n				n			n
n	n	n				n			n

	n	e	e
	n	e	e
	n	n	n
		e	e
		e	e
		e	e

e
e
e
e
e
e

122	57,0
122	57,0
186	57,0
98	51,7
98	51,7
98	51,7

104	0,0
104	0,0
40	0,0
104	0,0
104	0,0
104	0,0

MIRG Team First Response (FR)	
1 Teamleiter (EL)	
2 Leitender Notarzt	
3 Rettungsassistent 1	
4 Rettungsassistent 2	
5 Höhenretter 1	
6 Höhenretter 2	

	n	e	e	e			n	n	n ³
					n	n	n		
n			n				n	e	
n			n				n	e	
n			n				n	n ³	
n			n				n	e	

n	n	n				n	n	n	n	n	n
n	n	n				n	n	n	n	n	n
n	n	n				n	n	n	n	n	n
n	n	n				n	n	n	n	n	n
n	n	n				n	n	n	n	n	n
n	n	n				n	n	n	n	n	n

n		n	n
e	n	e	e
		e	e
		e	e
		n	e
		e	e

e
e
e
e
e
e

279	87,7
167	73,0
175	79,7
175	79,7
215	79,7
175	79,7

40	0,0
144	8,0
104	0,0
104	0,0
64	0,0
104	0,0

(1) Höhenretterausbildung nach SRHT (Spezielle Rettung aus Höhen und Tiefen)

(2) Stufe I mit Ausbilderqualifikation (SRHT-Ausb.) oder Stufe I mit mind. 1 Jahr praktischer Erfahrung in der Höhenrettung (SRHT-AGBF)

(3) Jeweils nur für ein Mitglied (Teamleiter oder Höhenretter 1) im ONRT notwendig.

(4) 1 Teammitglied (entweder RA od. HR) soll zusätzlich über eine OrgL-Ausbildung verfügen, dieses Mitglied sollte dann ebenfalls über eine Ausbildung Einsatzleiter / SRC / IMO Englisch verfügen.

Grundausbildung in Std.

Wiederholungsintervall in Jahren

Wiederholungsbedarf in Std.

Wiederholungsbedarf auf ein Jahr berechnet

10	8	40	12	16	32	24	8	5	24	24
----	---	----	----	----	----	----	---	---	----	----

2	2	3	jährl.	jährl.	jährl.	2			3	jährl.
10	8	8	16	16	24	24			24	24
5,0	4,0	2,7	16	16	24	12			8,0	24

40	24	40	24
----	----	----	----

3	3		
24	16		
8	5,3		

40

Gerätekataster Brandbekämpfung (AB Schiffsbrandbekämpfung und Hubschrauber-Transporttaschen BB)				
Stand: 29.12.2017				
Version: Freigabe KOA BB/VV 25.10.2018				
Hinweis: Beschlusswortlaut 32. KOA-Sitzung TOP 5 ist zu berücksichtigen!				
Gruppennr.	Beschreibung	Anzahl	Bemerkungen	Afa [a]
100	Schutzkleidung und Schutzgerät			
101	Atemschutzmaske	10		10
102	Atemschutzüberwachungsstafel	2	Verlastung TT	20
103	Atemschutzfilter, ABEK mit Überdruckanschluss	10		*
104	Ausrüstungstasche für Sicherheitstrupp	2	Verlastung TT	10
105	Behälter für Atemschutzmasken mit Tragegurt	10		20
106	Chemikalienschutzanzug 1a-ET	8		8
106.1	Tasche für CSA	8		8
106.2	Überhandschuhe	8		8
106.3	Überschuhe	8		8
107	Chemikalienschutzanzug, leicht	10		8
108	Druckluftflasche, CFK	40		30
109	Ersatzbekleidung bestehend aus:	1 Satz		
109.1	Sportanzüge	12		
109.2	U-Hose, verschiedene Größen	30		
109.3	U-Hemden/ weiße T-Shirts, verschiedene Größen	12		
109.4	Socken, verschiedene Größen	30	Lagerung auf den MZS	
109.5	Wollmützen	10		
109.6	Badelatschen, verschiedene Größen	12		
109.7	Handtücher	12		
109.8	Pullover	12		
109.9	Dusch-Shampoo, Zahnbürste, Kamm	12		
110.1	Brandschutzkleidung PSA	20	gemäß DIN/MAD	10
110.2	Flammschutzhaube	20	gemäß DIN/MAD, Teilw. Verlastung TT	10
111	Fluchthauben	10	Teilw. Verlastung TT	10
112	Funktionkennzeichnungswesten	3	nach Konzept AGF-See	20
113	Handschuhe Chemikalien	10		*
114	Kühlweste	8	ohne externe Kühlakkus	10
115.1	Pressluftatmer	10	Verlastung TT	10
115.2	Y-Verbindung für 2 Flaschen	10	für 2-Flaschengeräte	10
116	Schnittschutzkleidung komplett (Helm max 5)	1		5
117	Rettungswesten	12	10 + 2 für Ausbildungszwecke gemäß Vorgabe HK	10
117.1	Crew-Finder	12	AIS	10
118	Schutzbrille, Klarscheiben, dichtschießend	8		8
119	Schutzhaube Pressluftatmerflasche	20		10
120	Seesack	10		10
121	Bewegungslosmelder	10		10
122	Transportbox, Pressluftatmer	10		10
123	Kälteschutzanzug	x5	Maximale Anzahl = Teamstärke x 5 (BBE= 50, VVT=30, ONRT=30) Typ gemäß Referenztypempfehlung HK	10
124	Gehörschutzstopfen Helitransport	1 Pack		
125	Absturzsicherungssatz	4	ohne Sitz-/Haltegurt, Teilw. Verlastung TT	8
126	Winschgurte	12	mit Quick-Out HKart21 von 10 auf 12 gem. AGTechnik v. 14.12.17	8
127	STASS System	10	gemäß 29. KOA am 24.10.2017	*
127.1	Leg Bags Molle System	10	gemäß 32. KOA am 05.10.2018	10
127.2	Funkgeräteholster für Leg Bag	10	gemäß 32. KOA am 05.10.2018	10
200	Löschgerät	Anzahl	Bemerkungen	
201	Ansaugschlauch D 1500	3		10
202	Feuerlöscher PG 12 H	1		10
203	Kanister 20 l, AFFF polar und unpolar		Optional	+
204	Kanister 20 l, Mehrbereich polar und unpolar		Optional	+
205	Kombinationsrohr KP-S/M 4, 15- oder 50-fache Verschäumung	2		10
206	Schaum- Wasserwerfer	2		10
207	Zumischer Z-4, B	2		10

300	Schläuche, Armaturen und Zubehör	Anzahl	Bemerkungen	
301	Arbeitsleine A 20-K mit Segeltuchbeutel	20	Teilw. Verlastung TT	8
302	Druckschlauch B 20-K	20		10
303	Druckschlauch B 5-K	2		10
304	Druckschlauch C 42-15-K	20	Teilw. Verlastung TT	10
305	Düsenerschlauch C 52, 15m	3	Teilw. Verlastung TT	10
306	Hydroschild C	2	Teilw. Verlastung TT	30
307	90° Bogen C (für Hydroschild)	2	Teilw. Verlastung TT	30
308	Hebelschlauchschellen C	3		8
309	Hebelschlauchschellen B	3		8
310	Hohlstrahlrohr C	6	Teilw. Verlastung TT	10
311	Hohlstrahlrohr B mit Stützkrümmer	1		10
311.1	Multischlauchadapter	1		10
312	Kupplungsschlüssel ABC	10	Teilw. Verlastung TT	25
313	Löschanschluss, international	2	Ersetzt durch Pos. 322	15
314	Nebellöschsystem, Satz	2	Referenztyp Fog nail, Verlastung TT	10
315	Schlauchabsperrung Größe B	3		10
316	Seilschlauchhalter	30	Teilw. Verlastung TT	8
317	Schlauchtragekörbe C	5		10
318	Schlauchtragekörbe B	1		10
319	Übergangsstück B-C, DIN 14342	6		15
320	Verteiler B-CBC, DIN 14345 mit Schraubventilabsperrung	4		15
321	Wassermonitor B	2		20
322	Multischlauchadapter Modell Cuxhaven	2	Referenztyp "Modell Cuxhaven", Verlastung TT	8
400	Rettungsgerät	Anzahl	Bemerkungen	
401	Abseilgerät, Rollgliss komplett im Koffer	1		10
402	Stativ für Abseilgerät	1		10
403.1	Feuerwehreine F-30 mit Beutel und Tragleine	10	Teilw. Verlastung TT	8
403.2	Flammtrutzleinen (30m)	6	Teilw. Verlastung TT	*
404	Rettungstuch mit Tasche	4		10
405	Steckleiter, Alu, 4-teilig	1	Alternativ Multifunktionsleiter	15
406.1	Steckleiter, Einsteckteile	1	wegfall bei Multifunktionsleiter	15
406.2	Steckleiter, Verbindungsplattform	1	wegfall bei Multifunktionsleiter	15
406.3	Alustrickleitern (3 & 5m)	2	Erprobung UaG T	15
407	Kennzeichnungstaschen, gefüllt (Raumkontrolle)	2	Verlastung TT	ohne
500	Sanitäts- und Wiederbelebungsggerät	Anzahl	Bemerkungen	
501	Feuerwehrtotfallrucksack nach Standortvorgabe First Responder	1	EGVV Referenztypempfehlung folgt	10
501.1	Einmal-Handschuhe (Nitril/Latex)	2	Verlastung TT	*
502	Rettungsdecke	10		10
502.1	Rettungsdecke "Einmal-Nutzung"	4	Verlastung TT	
503	Sanitätsdecke, Stoff	6		10
504	Schaukeltrage	2	Nach Abschreibung Beschaffung von Spineboards (gemäß Besprechung HB)	10
505	Schleifkorbtrage (teilbar)	2	Trage gemäß HK- Empfehlung	10
506	Vakuummatratze	1	mit Handabsaugpumpe	10

600	Beleuchtungs-, Signal- und Fernmeldegerät	Anzahl	Bemerkungen	
601	Aufnahmebrücke für zwei Flutlichtstrahler, aufsteckbar mit Aufsteckzapfen 30 mm	2	Bei Ersatzbeschaffungen nur noch Beleuchtungseinheit.	15
602	Digitalfunkausstattung, bestehend aus:	1	(gemäß Kom-Konzept)	8
602.1	HRT (ex-geschützte Version für C-Lagen und Standad-Version für Normalbetrieb)	26	13 Ex-Geschützt und 13 "normal"	8
602.2	Hochleistungsakku (ex-geschützte Version für C-Lagen und Standad-Version für Normalbetrieb)	52	26 Ex-Geschützt und 13 "normal"	8
602.3	HRT Akkuladestation (ex-geschützte Version für C-Lagen und Standad-Version für Normalbetrieb)	26	13 Ex-Geschützt und 13 "normal"	8
602.4	Gateway-Repeater-Lizenz	2		8
602.5	HRT - A ¼-Wellenantenne	26		8
602.6	Faustmikrofon (ex-geschützte Version für C-Lagen und Standad-Version für Normalbetrieb)	26	13 Ex-Geschützt und 13 "normal" oder MultiPPT-Lösung	8
602.7	Hör-Sprechgarnitur (ex-geschützte Version für C-Lagen und Standad-Version für Normalbetrieb)	24	12 Ex-Geschützt und 12 "norma"	8
602.8	Taschen	26		8
602.9	Tragegurt	26		8
603	EX-Steckdosenverteiler Eex de II CT 62x 220V /1x 380V Stromzuführung Drehstromstecker Eex, Stromabgabe über 2 Wechselstromsteckdosen Eex 220V und über 1 Drehstromsteckdose Eex 380 V	1		10
604	Flutlichtstrahler, spritzwassergesch. 220V/50 Hz, 1000 W, 10 m Anschlußleitung H07RN-F3G, 1,5 mm², VDE 0282, Teil 810, Stecker 16 A, DIN 49443, und Lampe	4	Bei Ersatzbeschaffungen nur noch Beleuchtungseinheit. Evt. LED Technik	20
605	Sicherheitshandlampe ETEX, Adalit mit LED Technik und Ladegerät	10		10
606	Leitungstrommel A1, ähnlich DIN 14680, EX-geschützt, bewickelt mit 50 m H07RN-F5 G 2,5, davon 2 m auf Hilfstrommel nach DIN VDE 0282, Teil 810	4		15
607	Knickkopflampe od. Helmlampe	10		-
608	Megaphone 40 W	1		15
609	Mehrfach-Abzweigstück, Delta-Box, mit Schuko-Steckdosen IP 68, mit flexibler Anschlußleitung	2		10
610	See- Sprechfunkgeräte, tragbar mit Ladegerät und Akku, wie Fabr. Motorola GP 900	1	(gemäß Kom-Konzept)	8
611	Sicherheits - Steckdosenverteilerkasten spritzwassergeschützt, mit Sicherungsautomaten und FI-Schutzschalter, Eing: 380V/32A, Abg: 4x 220V/380V/16A, EX- geschützt	1		10
612	Stativ, ausziehbar auf min. 3,5 m mit Aufsteckzapfen 30 mm, DIN 14640	2		15
613	Leitungstrommel A1400V, DIN 14680-A1, EX-geschützt, bewickelt mit 50 m, davon 5 m auf Hilfstrommel	1		15
614	Übergangstücke gemäß Norm Schiff/Land (früher Whiskas 1142/MS Landanschlusskabel)	3		ohne
700	Arbeitsgerät	Anzahl	Bemerkungen	Afa [a]
701	Einreißhaken 2,5 m	1	teleskopierbar	15
702.1	Brennschneidgerät komplett mit Zubehör, 1 Acetylen- und 1 Sauerstoffflasche	1		8
702.2	Ersatz, 1 Acetylen- und 2 Sauerstoffflaschen	1		15
703.1	Motorsäge mit Ersatzkette	1	Referenztyp Stihl MS440	15
703.2	Kanister für Motorsäge	1		5
704.1	Trennschleifmaschine (ggf. Akkubetrieb und mgl. 230mm Scheiben)	1	Referenztyp Makita DGA9002KX2 36V inkl. zwei Ersatzakkus	20
704.2	Trennschleifscheibe 230mm	10		
705.1	Trennschleifmaschine mit Verbrennungsmotor, passend für Trennscheiben von 300 mm	1	Motortrennschleifer oder TwinSaw	6
705.2	Reservekraftstoffkanister 5l	1		5
705.3	Trennschleifscheibe für Metall, 300 mm	10		-
706	Hydraulische Schere/Spreitzer	1	tragbares Hydraulikaggregat	20
707	Kettenzug 10m 1,5t	2		20
708	Mehrzweckgreifzug Z32, DIN 14800 Teil 5, bestehend aus: Greifzug, Zugseil 20 m, Drahtseilstropp 1,5 m, Werkzeugkasten mit 10 Stk. Ersatzscherstiften, Kasten zur Aufnahme des Greifzuges, Umlenkrolle	2		18
709	Schäkel C 1,6, zul. 5 t Beanspr., DIN 82101, Stahl verz., hochfest, Mutterangeschmiedet	10		30
710	Schäkel C 3, zul. 10 t Beanspr., DIN 82101, Stahl verz., hochfest, Mutterangeschmiedet	4		30
711	Schäkel Form C, DIN 82101, Tragfähigkeit 5,0 t	5		30
712	Schäkel Form C, DIN 82101, Tragfähigkeit 1,6 t	2		30
713	Hebekissensatz 8 bar, System Vetter Power Bag je 1Stk. Typ V10, V12, V18, V 60 1 Druckminderer 200/300 bar mit Absperrventil und 2 m Anschlußschlauch, 1 Doppel-steuerorgan und 2 Stk. Füllschläuche je 10 m (2"5 m)	1		8
714	Hebesatz H2, DIN 14800, kompl.	1		10
715	Keil aus Hartholz 80 mm, 4-Kant, 400 mm lang, nicht gehobelt	5		15
716	Lüftungsgerät für Saug- und Druckbetrieb, tragbar, mit Zubehör, Förderstrom 150 m³/min, 380 V/50 Hz, ex-geschütztem Motor, Motorschutzschalter und ex-gesch. Stecker, 2 Druckleitungen 20 m, 2 Saugleitungen 5 m, 2 Verbindungschellen, Umpolkabel	1	Anwendungsbereiche klären durch AGF See	12
717	Mobiler Rauchverschluss (XL)	1		6
718	Tauchpumpe mindestens 800 l/min	2	E-Tauchpumpe oder Turbinenstrahlpumpe (Test durch UAG T ausstehend)	10
719	Hubwagen (f. Gitterboxen)	1		20
720	Sackkarre	1		20

800	Handwerkszeuge und Meßgeräte	Anzahl	Bemerkungen	Afa [a]
801	Bolzenschneider für Rundmaterial bis 12 mm	1		10
802	Brechstange 1500 mm, DIN 14853	1		10
803	Brechstange 700 mm, DIN 14853	1		10
804.1	Bügelsäge	2		10
804.2	Ersatzsägeblätter Holz	5		10
805	Fassuniversalschlüssel	1		10
806	Feuerwehraxt FA, DIN 14900	4	Bei Ersatzbeschaffung ggf. Force o.ä. Verlastung TT	10
807	Hammer, 5000g Vorschlaghammer	1		10
808	Nageleisen, Kuhfuß 700 mm	1		10
809	Rohrzange, groß	1		10
810	Werkzeugkasten FWK, Inhalt nach DIN 14881	1	nicht Funkenreißend auf MZS	10
811.1	Multiwarn II BP	2	od. Nachfolgemodell, Verlastung TT	*
811.2	Versorgungseinheit	2	Verlastung TT	10
811.3	Kat Ex Sensor	2	Verlastung TT	*
811.4	O ₂ Sensor	2	Verlastung TT	*
811.5	CL ₂ Sensor	2	Verlastung TT	*
811.6	NH ₃ Sensor	2	Verlastung TT	*
811.7	Ladegerät 220 V	2	Verlastung TT	10
811.8	Schwimmersonde	2	Verlastung TT	10
811.9	Ledertasche	2	Verlastung TT	10
811.10	CO ₂ Sensor	2	Verlastung TT	*
811.11	Nachweispaste für Wasser- und Kohlenstoff	2	Verlastung TT	*
811.12	pH- Papier	2	Verlastung TT	*
812	Temperaturmeßlanße im Koffer	1		15
813	Tropfwannen/Auffangbehälter Edelstahl/Kunststoff	1		20
814	Mehrgaswärmemessgerät	2	z.B: Altair 4X, Verlastung TT	*

900	Sondergerät	Anzahl	Bemerkungen	Afa [a]
901	Abrollbehälter	1		15
902	Big Pack	3		10
903	Dichtmaterial	1	nach Konzept AGF-See	10
903.1	Transportkiste	1		15
903.2	Tank-Dichtungspropfen	1 Satz		15
903.3	Tank-Dichtungskeile	1 Satz		15
903.3	Dichtmasse für Öl	1		*
903.4	Dichtmasse für Säure	1		*
903.5	Holzhammer ca. 560 g	1		10
904	Gitterbox-Palette nach UIC 435-3, 1 Längswand 2-teilig halbklappbar, Arretierung der unteren an der oberen Klappe, 970 mm hoch x 1200 mm x 800 mm	16		15
905	Kran Traverse zum Verlasten der Gitterboxen	1		15
906	Kran Traverse zum Verlasten AB-Schiff	1		15
907	Krankettegehänge 4-strg., 10 mm Kette, je Strang mit Lasthaken (Blechsicherung) u. Verkürzungsklaue, Gesamtlänge 3 m	2		20
908	Planen für Gitterboxen aus schwerer Lkw - Plane, feuerwehrröt RAL 3000 mit 2 Stk. Reißverschluß an der Längsseite rechts und links, an den Längsseiten eingesetzt je ein transparentes Sichtfenster	16		6
909	Ratschengurt, zweiteilig, mit Karabinerhaken, zum sichern der Gitterboxen	16		8
910	Ratschengurt, zweiteilig, mit Triangelhaken, 36 mm Breite, 6m lang, 2000 daN	4		8
911	Ratschengurt, zweiteilig, mit Triangelhaken, 50 mm Gurtbreite, 8 m lang, 5000 daN	4		8
912	Rundschlinge, 1000 kg, 0,55 m gestreckte Länge	4		8
913	Rundschlinge, 1000 kg, 1 m gestreckte Länge	4		8
914	Rundschlinge, 1000 kg, 4 m gestreckte Länge	12		8
915	Rundschlinge, 3000 kg, 4 m gestreckte Länge	2		8
916	Rundschlinge, 6000 kg, 4 m gestreckte Länge	2		8
917	Rundschlinge, 8000 kg, 4 m gestreckte Länge	2		8
918	Jokerhaken 3to	8		
919	Schiffs-Schiffsverbindung	1		10
920	Ölbinder, Unisafe 5 kg	2		*
921	Wärmebildkamera mit Zubehör	4	Angriffs-/Sicherheitstrupp, Verlastung TT	10
921.1	Koffer	4	Verlastung TT	10
921.2	Ladegerät	4	Verlastung TT	10
921.3	Akkupack	4	Verlastung TT	10
921.4	Batteriepack	4	Verlastung TT	10
921.5	Videoanschlußkabel	4	Verlastung TT	10
921.6	Tragegurt	4	Verlastung TT	10
922	Transportkorb		Für Schiff-Schiff-Transport	10
922	Transporttaschen für Luftverladung	4		8
923	Zurriketten mit Ratschenspanner, oder Laschings für AB Schiff	4		10
924	Fernthermometer	2	Verlastung TT	10
925	Einsatzleiterrucksack	1	nach Konzept UAG T (Beladung), derzeit in Erstellung bei UAG	10

- * 15 Jahre bei Bestandsflaschen, bei Neuerwerb (CFK) 30a
- * Herstellerangabe zur Nutzungsdauer sind zugrunde zu legen

TT= Transporttasche

Gerätekataster Verletztenversorgung

Stand: 29.12.2017

Version: Freigabe KOA BB/VV 25.10.2018

Hinweis: Beschlusswortlaut 32. KOA-Sitzung TOP 5 ist zu berücksichtigen!



Gruppennr.	Beschreibung	Anzahl	Bemerkungen	Afa [a]
100	Schutzkleidung und Schutzgerät			
101	Ersatzbekleidung bestehend aus:	1 Satz	Lagerung auf den MZS	
101.1	Sportanzüge	6		
101.2	Herren U-Hose 1/1, verschiedene Größen	18		
101.3	Herren U-Hemden 1/1, verschiedene Größen	18		
101.4	Socken, verschiedene Größen	18		
101.5	Wollmützen	6		
101.6	Badelatschen, verschiedene Größen	6		
101.7	Handtücher	6		
102	Rettungswesten	8	gem. Referenztyp ¹⁾	10
103	Crew-Finder	8	AIS	10
104	Seesack	6	90l	10
105	Kälteschutz	x5	Maximale Anzahl = Teamstärke x 5 (VVT=30, ONRT=30) Referenztyp: OTS 601 ¹⁾ Umkleiden für den weiteren Einsatz NICHT notwendig	10
106	Funktionskleidung	x5	Maximale Anzahl = Teamstärke x 5 (VVT=30, ONRT=30) Fireliner-Overall VV-See ¹⁾ In Kombination mit Kälteschutz (vgl. ONRT) Referenztyp:	10
107	Kopfschutz (Helm)	6	Referenztyp: Petzel Alveo Vent ¹⁾	5
108	Handschuhe techn. Rettung	6	Referenztyp: Petzel Cordex ¹⁾	5
109	S3 Sicherheits-Arbeitsschuh	6	Knöchelumschließend (150€)	3
110	STASS System	10	gemäß 29. KOA am 24.10.2017	*
110.1	Leg Bags Molle System	10	gemäß 32. KOA am 05.10.2018	10
110.2	Funkgeräteholster für Leg Bag	10	gemäß 32. KOA am 05.10.2018	10
400	Rettungsgerät	Anzahl	Bemerkungen	Afa [a]
401	Winschgurte	8 ³	mit Quick-Out HKar121	8

Gerätekataster Verletztenversorgung

Stand: 29.12.2017

Version: Freigabe KOA BB/VV 25.10.2018

Hinweis: Beschlusswortlaut 32. KOA-Sitzung TOP 5 ist zu berücksichtigen!



Gruppennr.	Beschreibung	Anzahl	Bemerkungen	Afa [a]
500	Sanitäts- und Wiederbelebungsgesetz	Anzahl	Bemerkungen	Afa [a]
501	LNA Rucksack	1	Bestückung gemäß aktuellen Vorgaben HK	10
502	NA Rucksack	1	Bestückung gemäß aktuellen Vorgaben HK	10
503	RA Rucksack	4	Bestückung gemäß aktuellen Vorgaben HK	10
504	MANV Rucksack 12	1	Bestückung gemäß aktuellen Vorgaben HK	10
505	Beatmungstasche	1	Bestückung gemäß aktuellen Vorgaben HK	10
506	Spineboard	2		5
507	Rettungstrage	2	gemäß Vorgabe HK	8
600	Fernmeldegerät	Anzahl	Bemerkungen	Afa [a]
602	Digitalfunkausstattung, bestehend aus:	1		
602.1	HRT	8	Stückzahlen auf VVT angepasst	8
602.2	Hochleistungsakku	16		3
602.3	HRT Akkuladestation	8		8
602.4	HRT - λ ¼-Wellenantenne	8		8
602.5	Faustmikrofon	8	oder MultiPPT-Lösung	8
602.6	Taschen	8		8
602.7	Tragegurt	8		8
900	Sondergerät	Anzahl	Bemerkungen	Afa [a]
901	Transporttaschen für Luftverladung	2		8
902	Satellitentelefon	1	Akku: 3a (Afa)	12

¹⁾ Genaue Modellbeschreibung und Händlerinformationen können im Havariekommando (FB 4) abgerufen werden

Gerätekataster Spezielle Rettung aus Höhen und Tiefen

Stand: 03.04.2019

Version: Vorschlag von BF BHV, abgestimmtes Kataster mit BF CUX, BF KI und HK





Hinweis: keine Freigabe KOA BB/VV



Gerät	Seriennr.	Invent.Nr.	Herst.datum	Aussonderung
Rucksack Rolltrage				
1 Express-Schlinge m. Karab.u. Ring			2016	2026
1 Rolltrage Tyromont			2015	2025
1 Textildreieck für Vertikalrettung			2015	2025
4 Textilschlaufen m.Verschlüssen			2015	2025
1 Sauerstofffl.m.Druckmind.				
2 Stahlkarabiner				
1 Aztek Fl.zug 15m dyn.8mm mit:	Lot#1737	Seil Nr. 053	2017	2027
2 William u. 1 Edelrid grün-Karab.				
Begleittersystem				
Kurzseil 8m rot/weiß stat.	001.M00W019111	Seil Nr. 012	2011	2021
1 Petzl Paw M				
1 Petzl Grigri				
1 Petzl ASAP Sorber	12096DM0133		12/096	22/096
4 Petzl William-Karabiner				
4-tlg. Hängegeschirr LüHa a.d.Trage	A070TR42S100R	Seil Nr. 056-059	04 / 2018	04 / 2028
AR-Leine im Beutel				
1 Einweg-Rettungstuch				
1 Stiffneck				
2 Sam-Splint-Schienen				
Gerät	Seriennr.	Invent.Nr.	Herst.datum	Aussonderung
Rucksack HR 1				
1 Express-Schlinge m. Karab.u. Ring			2016	2026
Seil Beal stat. 200m rot	001.M02C123616	Seil Nr. 009	2016	2026
4 SEP Schlingen 135cm			2013	2023
1 SEP Schlinge 75cm			2012	2022
13 Petzl William-Karabiner				
1 Petzl Rack				
2 Petzl Rescue Roll				
1 Petzl ProTraxion+2 O-Karabiner				
2 Petzl Swivel S				
1 Petzl Swivel L				
1 Petzl Paw L				
1 Petzl Seilverkürzer / 3m Seil		Seil Nr. 011	2015	2025

Gerät	Seriennr.	Invent.Nr.	Herst.datum	Aussonderung
Rucksack HR 2				
1 Express-Schlinge m. Karab.u. Ring			2016	2026
Seil Beal 100m statisch blau	M00X204212	Seil Nr. 010	042/12	042/22
3 Petzl William Karabiner				
1 Petzl Rescue Roll				
2 SEP Schlingen 135cm			2013	2023
1 Petzl Rig				
1 Petzl ASAP Sorber	12297CV2894		12/297	22/297
Sack Gegengewicht				
Seil Edelrid 60m stat.weiß		Seil Nr. 008	2011	2021
2 Petzl William Karabiner				
1 SEP Schlinge 135cm			2013	2023
1 Kong Duck+ O-Karabiner				
1 Petzl ASAP Sorber	10322CA0877		10/322	20/322
1 Petzl RIG				
Gerät	Seriennr.	Invent.Nr.	Herst.datum	Aussonderung
Leg-Bags				
Seil Teufelsb.15m stat.+Karab.Triton		Seil Nr. 013	2012	2022
Seil Teufelsb.15m stat.+Karab.Triton		Seil Nr. 014	2012	2022
Seil Teufelsb.15m stat.+Karab.Triton		Seil Nr. 015	2012	2022
Seil Teufelsb.15m stat.+Karab.Triton		Seil Nr. 016	2012	2022
Seil Teufelsb.15m stat.+Karab.Triton		Seil Nr. 017	2012	2022
Seil Teufelsb.15m stat.+Karab.Triton		Seil Nr. 018	2012	2022
jeweils pro Leg-Bag				
1 Kong Back Up				
1 EKN Schraub-Karabiner				
1 Karabiner Petzl Gold Attache				
1 Petzl Handsteigklemme gold				
1 Petzl Bandschlinge rot/weiß			2012	2022
Gerät	Seriennr.	Invent.Nr.	Herst.datum	Aussonderung
Quick-Outs				
6 Quick-Out Teilstücke	904135-101		09/2015	09/2025
6 Quick-Out Teilstücke	904135-102		09/2015	09/2025
12 Quick-Out Teilstücke	904135-103		09/2015	09/2025
Petzl Adjust	15190AW1420		15/190	25/190
Petzl Adjust	15190AW1426		15/190	25/190
Petzl Adjust	15190AW1416		15/190	25/190
Petzl Adjust	15190AW1415		15/190	25/190
Petzl Adjust	15190AW1424		15/190	25/190
Petzl Adjust	15190AW1411		15/190	25/190

Gerät	Seriennr.	Invent.Nr.	Herst.datum	Aussonderung
Rucksack NA				
1 Express-Schlinge m. Karab.u. Ring	Rucksack NA		2016	2026
Gerät	Seriennr.	Invent.Nr.	Herst.datum	Aussonderung
Rucksack R1				
1 Express-Schlinge m. Karab.u. Ring	Rucksack R1		2016	2026
Gerät	Seriennr.	Invent.Nr.	Herst.datum	Aussonderung
Winden-Rucksack				
1 Express-Schlinge m. Karab.u. Ring			2016	2026
1 ActSafe Winde + Schraubkarab.				
1 Fernbedienung + Schraubkarab.				
2 Akkus				
2 SEP Bandschlingen 135cm			2013	2023
4 Petzl Banschlingen rot/weiß			2012	2022
6 Petzl William Karabiner				
1 Petzl Grigri				
2 Kong Klemmen+2 O-Karabiner				
2 Petzl Rollen klappbar				
2 Petzl Paw S				
1 Petzl Rig				
1 Petzl ProTraxion+2 O-Karabiner				
1 Big Acht				
6 Petzl William Karabiner				
1 Petzl Ketten-Kantenschutz				
Gerät	Seriennr.	Invent.Nr.	Herst.datum	Aussonderung
Winden-Rucksack				
1 Petzl Doppelrolle TWIN				
1 Petzl Bandschl. schw/bunt			2012	2022
1 Petzl William Karabiner				
1 Petzl Doppelrolle TWIN				
1 Petzl Banschlinge schw/bunt			2012	2022
1 Petzl William Karabiner				
1 Aztek Fl.zug 15m dyn.8mm		Seil Nr. 020	2013	2023
2 Petzl Karabiner William				

PSA																											
MIRG Ausrüstungsmodul (Standardisierte Mitarbeiter bei folgenden Alarmworten)	PSA-MIRG MR	PSA-MIRG-FIFI	PSA-MIRG FR rot	PSA-MIRG FR schwarz																							
Bezeichnung:																											
Gr.-Nr.	Beschreibung	Fach / Verpackung	Einheit / Applikations-menge	Anzahl	Bemerkung / Begründende Unterlagen	AFA [a]	Gr.-Nr.	Beschreibung	Fach / Verpackung	Einheit / Applikations-menge	Anzahl	Bemerkung	AFA [a]	Gr.-Nr.	Beschreibung	Fach / Verpackung	Einheit / Applikations-menge	Anzahl	Bemerkung	AFA [a]	Gr.-Nr.	Beschreibung	Fach / Verpackung	Einheit / Applikations-menge	Anzahl	Bemerkung	AFA [a]
1	Einsatzoverall gem. Referenztypempfehlung						110.1	HUPF-Kleidung							HUPF-Kleidung												
2	KSA gem. Referenztypempfehlung						123	KSA gem. Referenztypempfehlung							KSA gem. Referenztypempfehlung												
117	Rettungsweste gem. Referenztypempfehlung						117	Rettungsweste gem. Referenztypempfehlung							Rettungsweste gem. Referenztypempfehlung inkl. Carnelbak												
126	Windschutz mit zusätzlicher selbstsicherungsmöglichkeit						126	Windschutz mit zusätzlicher selbstsicherungsmöglichkeit							Gurt Höhenrettung												
5	Helm							Helm							Helm												
607	Lampe						607	Lampe							Lampe												
124	Gehörschutz						124	Gehörschutz							Gehörschutz												
Augenschutz								Augenschutz							Augenschutz												
9	Flammschutzhaube						110.2	Flammschutzhaube							Flammschutzhaube												
10	Stiefel							Stiefel							Stiefel												
11	Handschuhe							Handschuhe							Handschuhe												
12	med. Handschuhe							med. Handschuhe							med. Handschuhe												
13	Führungslinienzeichnung							Führungslinienzeichnung							Führungslinienzeichnung												
14	Mehrgaswärmegerät für Sichtungsteams							Mehrgaswärmegerät in BB- Tasche							Mehrgaswärmegerät für Retter 1 bzw. Sichtungsteam1												
15	Leine (Erprobung steht aus)							Leine (Erprobung steht aus)							Leine (Erprobung steht aus)												
16															Hartschalen-Knieprotektoren												
	Leg-Bag (Beintasche)							Leg-Bag (Beintasche)							Integriert in Rettungsweste gem. Referenztypempfehlung (Mulle-System)												
17	Stass (wenn nicht an RW)							Stass (wenn nicht an RW)							STASS an RW												
602	BOS-Funkgerät						602	BOS-Funkgerät							BOS-Funkgerät inkl. Sprechgarnitur												
	Zusatz-ausrüstung Teamführer:							Zusatz-ausrüstung Teamführer:							Zusatz-ausrüstung Teamführer, UNA, HRI (bei SHIT) :												
19	Seefunk							Seefunk							Seefunk												
21	Satellitentelefon							Satellitentelefon							Satellitentelefon (ggf. nur Teamleiter)												
22	2. BOS-Funkgerät							2. BOS-Funkgerät							2. BOS-Funkgerät												
23															Rauchfackel												
24															Leg-Bag PSA-MIRG FR rot (Beintasche)												
25															Seil Teufelsb. 15m												
26															stat.-Karab. Triton	Leg-Bag											
27															Kong Back Up	Leg-Bag											
															BKN Schraub-Karabiner	Leg-Bag											
28															Karabiner Petzl Gold Attache	Leg-Bag											
29															Petzl Handsteigklemme gold	Leg-Bag											
30															1 Petzl Bandschlinge rot/weiß	Leg-Bag											

Liste der vordefinierten Ablandeorte

Berufsfeuerwehr Cuxhaven	Marinefliegerstützpunkt Nordholz
Berufsfeuerwehr Bremerhaven	Feuerwache, Marinefliegerstützpunkt Nordholz
Berufsfeuerwehr Hamburg	Fa. Airbus
Berufsfeuerwehr Kiel	Feuerwache Flughafen
Berufsfeuerwehr Lübeck	Feuerwache 1
Berufsfeuerwehr Rostock	Feuerwache 2
Berufsfeuerwehr Wilhelmshaven	JadeWeserAirport Sande
Feuerwehr Brunsbüttel	Feuerwache Süd (ab 2021)
Feuerwehr Emden	Feuerwache

Szenario 1 - Brandausdehnung örtl. begrenzt, bekämpfbar, sichere Plattform gegeben	Ziel und mögliche Maßnahmen	Funktionsstärke	Hilfsfrist (Transportmittel)
Lageabhängig: Erstes Lagebild	Lageerkundung mit DO228 inkl. Feuerwehrgeschwader zur Lagebewertung (z. B. Prüfung Ausdehnung, sichere Plattform)	1 Feuerwehr + 1 Fachberater	Lageabhängig (DO228)
1. Anflug Hubschrauber	Menschenrettung, Erkundung, Aufbau Führungsstruktur, Eigensicherung, erste Maßnahmen, Abschnittsleitung 1. EA BB	MIRG First Response (1/0/4/5) + [1/0/1] = 6 ¹⁾ Vor Ort: 6 (1/0/4/5) + [1/0/1]	30 Min Abmarschbereit am Ablandeort (1 HS) Lageabhängig mit SUB oder Hilfsschiff ggf. im Rendezvous-Verfahren
2. Anflug Hubschrauber (Lageabhängig parallel zu 1. Anflug)	Brandbekämpfung, erster Angriffsweg, schlauchgeführte Angriffsleitung unter PA, Eigensicherung	MIRG Fire Fighting 2²⁾ (0/1/4/5) ¹⁾ Vor Ort: 11 (1/1/8/10) + [1/0/1]	30 Min Abmarschbereit am Ablandeort (1 HS) Lageabhängig mit SUB oder Hilfsschiff ggf. im Rendezvous-Verfahren
3. Anflug Hubschrauber	Brandbekämpfung, Kühlmaßnahmen, Eigensicherung Abschnittsleitung 2. EA BB	MIRG Fire Fighting 1 (1/0/4/5) ¹⁾ Vor Ort: 16 (2/1/12/15) + [1/0/1]	max. 45 Min³⁾ Abmarschbereit am Ablandeort (1 HS) Lageabhängig mit SUB oder Hilfsschiff ggf. im Rendezvous-Verfahren
4. Anflug Hubschrauber (Lageabhängig parallel zu 3. Anflug)	Zweiter Angriffsweg Unterstützung des ersten Angriffsweges Eigensicherung	MIRG Fire Fighting 2²⁾ (0/1/4/5) ¹⁾ Vor Ort: 21 (2/2/16/20) + [1/0/1]	max. 45 Min³⁾ Abmarschbereit am Ablandeort (1 HS) Lageabhängig mit SUB oder Hilfsschiff ggf. im Rendezvous-Verfahren
Anflug Lageabhängig: Nachführung weiterer Einheiten		(1/0/4/5) ¹⁾ MIRG FiFi 1 + (0/1/4/5) ¹⁾ MIRG FiFi 2 + (1/0/4/5) ¹⁾ MIRG FiFi 1 + (0/1/4/5) ¹⁾ MIRG FiFi 2 + Vor Ort: 41 (4/4/32/40) + [1/0/1]	Sollte der Transport der Einheiten per Schiff notwendig sein, sollen die Teams innerhalb von 45 min abmarschbereit sein. In der Regel sollten zwei Teams vom gleichen Standort gemeinsam verlegt werden. Je nach Verfügbarkeit der Schiffe sind folgende Einheiten vorgesehen. Nordsee: - MIRG FR Cuxhaven - MIRG FiFi 2 Cuxhaven - MIRG FiFi 1 Bremerhaven - MIRG FiFi 2 Bremerhaven Ostsee: - MIRG FR Kiel - MIRG FiFi 2 Kiel - MIRG FiFi 1 Lübeck - MIRG FiFi 2 Lübeck

¹⁾ siehe Ausbildungsmatrix / Teamübersicht²⁾ Mindestanforderung MIRG FiFi 2 (Unterschied nur in Führungsfunktion)³⁾ Lageabhängig nach Standort

Ausrückeordnung Brandbekämpfung Szenario 1

Stand: 01.03.2019

Szenario 2 – Brand größerer Ausdehnung, durch direkten Angriff nicht bekämpfbar, sichere Plattform gegeben	Ziel und mögliche Maßnahmen	Funktionsstärke	Hilfsfrist (Transportmittel)
Lageabhängig: Erstes Lagebild	Lageerkundung mit DO228 inkl. Feuerwehrpersonal zur Lagebewertung (z. B. Prüfung Ausdehnung, sichere Plattform)	1 Feuerwehr + 1 Fachberater	Lageabhängig (DO228)
1. Anflug Hubschrauber	Menschenrettung, Erkundung, Aufbau Führungsstruktur, Eigensicherung, erste Maßnahmen, Abschnittsleitung 1. EA BB	MIRG First Response (1/0/4/5) + [1/0/1] = 6 ¹⁾ Vor Ort: 6 (1/0/4/5) + [1/0/1]	30 Min Abmarschbereit am Ablandeort (1 HS) Lageabhängig mit SUB oder Hilfsschiff ggf. im Rendezvous-Verfahren
2. Anflug Hubschrauber (Lageabhängig parallel zu 1. Anflug)	Brandeindämmung, Kühlmaßnahmen, Brandabschnittsbildung, Riegelstellung, Eigensicherung, Einsatzdurchführung 1. EA BB	MIRG Fire Fighting 2²⁾ (0/1/4/5) ¹⁾ Vor Ort: 11 (1/1/8/10) + [1/0/1]	30 Min Abmarschbereit am Ablandeort (1 HS) Lageabhängig mit SUB oder Hilfsschiff ggf. im Rendezvous-Verfahren
3. Anflug Hubschrauber	Brandeindämmung, Kühlmaßnahmen, Brandabschnittsbildung, Riegelstellung, Eigensicherung, Abschnittsleitung 2. EA BB	MIRG Fire Fighting 1 (1/0/4/5) ¹⁾ Vor Ort: 16 (2/1/12/15) + [1/0/1]	max. 45 Min³⁾ Abmarschbereit am Ablandeort (1 HS) Lageabhängig mit SUB oder Hilfsschiff ggf. im Rendezvous-Verfahren
4. Anflug Hubschrauber (Lageabhängig parallel zu 3. Anflug)	Brandeindämmung, Kühlmaßnahmen, Brandabschnittsbildung, Riegelstellung, Eigensicherung, Einsatzdurchführung 2. EA BB	MIRG Fire Fighting 2²⁾ (0/1/4/5) ¹⁾ Vor Ort: 21 (2/2/16/20) + [1/0/1]	max. 45 Min³⁾ Abmarschbereit am Ablandeort (1 HS) Lageabhängig mit SUB oder Hilfsschiff ggf. im Rendezvous-Verfahren
Anflug Lageabhängig: Nachführung weiterer Einheiten		(1/0/4/5) ¹⁾ MIRG FiFi 1 + (0/1/4/5) ¹⁾ MIRG FiFi 2 + (1/0/4/5) ¹⁾ MIRG FiFi 1 + (0/1/4/5) ¹⁾ MIRG FiFi 2 + Vor Ort: 41 (4/4/32/40) + [1/0/1]	Sollte der Transport der Einheiten per Schiff notwendig sein, sollen die Teams innerhalb von 45 min abmarschbereit sein. In der Regel sollten zwei Teams vom gleichen Standort gemeinsam verlegt werden. Je nach Verfügbarkeit der Schiffe sind folgende Einheiten vorgesehen. Nordsee: - MIRG FR Cuxhaven - MIRG FiFi 2 Cuxhaven - MIRG FiFi 1 Bremerhaven - MIRG FiFi 2 Bremerhaven Ostsee: - MIRG FR Kiel - MIRG FiFi 2 Kiel - MIRG FiFi 1 Lübeck - MIRG FiFi 2 Lübeck

¹⁾ siehe Ausbildungsmatrix / Teamübersicht

²⁾ Mindestanforderung MIRG FiFi 2 (Unterschied nur in Führungsfunktion)

³⁾ Lageabhängig nach Standort

Szenario 15 – Technische Hilfeleistung	Ziel und mögliche Maßnahmen	Funktionsstärke	Hilfsfrist Transportmittel
Erstes Lagebild	Lageerkundung mit DO228 inkl. Feuerwehrpersonal zur Lagebewertung	1 Feuerwehr + 1 Fachberater	Lageabhängig (DO228)
1. Anflug	Aufbau Führungsstruktur, Erkundung, Festlegung nachzuführende Ausrüstung inkl. Nachforderung, ggf. Einleiten von Erstmaßnahmen je nach Lagebild	MIRG First Response (1/0/4/5) + [1/0/1] = 6 Vor Ort: 6 (1/0/4/5) + [1/0/1]	30 Min Abmarschbreit am Ablandeort 1 HS
2. Anflug	Wirksame Maßnahmen nach Lage durch geeignetes Personal sowie Mitführen von geeigneter Ausrüstung (Nachforderung durch MIRG FR) ermöglichen	MIRG FiFi 1 (1/0/4/5) Vor Ort: 11 (2/0/8/10) + [1/0/1]	1 HS
3. Anflug (Lageabhängig)	Wirksame Maßnahmen nach Lage durch geeignetes Personal sowie Mitführen von geeigneter Ausrüstung (Nachforderung durch MIRG FR) ermöglichen	MIRG FiFi 2 (0/1/4/5) Vor Ort: 16 (2/1/12/15) + [1/0/1]	1 HS oder lageabhängig mit MZS oder Hilfsschiff
4. Anflug (Lageabhängig)	Wirksame Maßnahmen nach Lage durch geeignetes Personal sowie Mitführen von geeigneter Ausrüstung (Nachforderung durch MIRG FR) ermöglichen	MIRG FiFi 2 (0/1/4/5) Vor Ort: 21 (2/2/16/20) + [1/0/1]	1 HS oder lageabhängig mit MZS oder Hilfsschiff

Ausrückeordnung TH-Lagen

Stand: 12.08.2019

Szenario 4 – CRN-Lagen	Ziel und mögliche Maßnahmen	Funktionsstärke	Hilfsfrist (Transportmittel)
Lageabhängig: Erstes Lagebild	Lageerkundung mit DO228 inkl. Feuerwehrpersonal zur Lagebewertung (z. B. Prüfung Ausdehnung, sichere Plattform)	1 Feuerwehr + 1 Fachberater	Lageabhängig (DO228)
1. Anflug Hubschrauber zum MZS	Aufbau Führungsstruktur auf MZS, erste Lageerkundung von Bord MZS (soweit möglich), Eigensicherung	MIRG First Response (1/0/4/5) + [1/0/1] = 6 ¹⁾ Vor Ort: 6 (1/0/4/5) + [1/0/1]	30 Min Abmarschbereit am Ablandeort (1 HS) Lageabhängig mit MZS oder Hilfsschiff ggf. im Rendezvous-Verfahren mit MZS
2. Anflug Hubschrauber zum MZS (Lageabhängig parallel zu 1. Anflug)	Eigensicherung und Vorbereitung Einsatzdurchführung	MIRG Fire Fighting 2 ²⁾ 0/1/4/5 ¹⁾ Vor Ort: 11 (1/1/8/10) + [1/0/1]	30 Min Abmarschbereit am Ablandeort (1 HS) Lageabhängig mit MZS oder Hilfsschiff ggf. im Rendezvous-Verfahren mit MZS
3. Anflug Hubschrauber zum MZS	Eigensicherung und Vorbereitung Einsatzdurchführung	MIRG Fire Fighting 1 1/0/4/5 ¹⁾ Vor Ort: 16 (2/1/12/15) + [1/0/1]	max. 45 Min ³⁾ Abmarschbereit am Ablandeort (1 HS) Lageabhängig mit MZS oder Hilfsschiff ggf. im Rendezvous-Verfahren mit MZS
4. Anflug Hubschrauber zum MZS (Lageabhängig parallel zu 3. Anflug)	Eigensicherung und Vorbereitung Einsatzdurchführung	MIRG Fire Fighting 2 ²⁾ 0/1/4/5 ¹⁾ Vor Ort: 21 (2/2/16/20) + [1/0/1]	max. 45 Min ³⁾ Abmarschbereit am Ablandeort (1 HS) Lageabhängig mit MZS oder Hilfsschiff ggf. im Rendezvous-Verfahren mit MZS
Anflug Lageabhängig: Nachführung weiterer Einheiten		(1/0/4/5) ¹⁾ MIRG FiFi 1 + (0/1/4/5) ¹⁾ MIRG FiFi 2 + (1/0/4/5) ¹⁾ MIRG FiFi 1 + (0/1/4/5) ¹⁾ MIRG FiFi 2 + Vor Ort: 41 (4/4/32/40) + [1/0/1]	Sollte der Transport der Einheiten per Schiff notwendig sein, sollen die Teams innerhalb von 45 min abmarschbereit sein. In der Regel sollten zwei Teams vom gleichen Standort gemeinsam verlegt werden. Je nach Verfügbarkeit der Schiffe sind folgende Einheiten vorgesehen. Nordsee: - MIRG FR Cuxhaven - MIRG FiFi 2 Cuxhaven - MIRG FiFi 1 Bremerhaven - MIRG FiFi 2 Bremerhaven - MIRG FiFi 1 Wilhelmshaven - MIRG FiFi 1 Brunsbüttel Ostsee: - MIRG FR Kiel - MIRG FiFi 2 Kiel - MIRG FiFi 1 Lübeck - MIRG FiFi 2 Lübeck - MIRG FiFi 1 Rostock

¹⁾ siehe Ausbildungsmatrix / Teamübersicht²⁾ Mindestanforderung MIRG FiFi 2 (Unterschied nur in Führungsfunktion)³⁾ Lageabhängig nach Standort

Szenario 8 – MANV	Ziel und mögliche Maßnahmen	Funktionsstärke	Hilfsfrist (Transportmittel)
Lageabhängig: Erstes Lagebild	Lageerkundung mit DO228 inkl. Feuerwehrpersonal zur Lagebewertung	1 Feuerwehr + 1 Fachberater	Lageabhängig (DO228)
1. Anflug Hubschrauber	Aufbau Führungsstruktur / Erkundung 1 EL F / 1 LNA / 1 NotSan OrgL Sichtung/Erstversorgung 2 NotSan Logistik/Patientenablage/Registratur 1 NotSan	MIRG First Response (1/0/4/5) + [1/0/1] = 6 ¹⁾ Vor Ort: 6 (1/0/4/5) + [1/0/1]	30 Min Abmarschbereit am Ablandeort (1 HS)
2. Anflug Hubschrauber (Lageabhängig parallel zum 1. Anflug)	Sichtung / Erstversorgung 2 NotSan Sichtung / ärztliche Erstmaßnahmen 1 LNA + 1 NotSan Verletztenversorgung 1 NA + 1 NotSan	MIRG Medical Response (0/4/4) + [1/1/2] = 6 ¹⁾ Vor Ort: 12 (1/0/8/9) + [2/1/3]	30 Min Abmarschbereit am Ablandeort (1 HS)
3. Anflug Hubschrauber	Verletztenversorgung 1 LNA + 1 NA + 2 NotSan Logistik / Patientenablage / Registratur 2 NotSan	MIRG Medical Response (0/4/4) + [1/1/2] = 6 ¹⁾ Vor Ort: 18 (1/0/12/13) + [3/2/5]	45 Min Abmarschbereit am Ablandeort (1 HS)
4. Anflug Hubschrauber (Lageabhängig parallel zu 3. Anflug)	Verletztenversorgung 1 LNA + 1 NA + 4 NotSan	MIRG Medical Response (0/4/4) + [1/1/2] = 6 ¹⁾ Vor Ort: 24 (1/0/16/17) + [4/3/7]	45 Min Abmarschbereit am Ablandeort (1 HS)
Anflug Lageabhängig Unterstützung: Technische Hilfeleistung	Technische Hilfeleistung zur Unterstützung des Einsatzes der Verletztenversorgung	MIRG Fire Fighting 1 (1/4/5) ¹⁾	HS oder Hilfsschiff
Anflug Lageabhängig Unterstützung: Seilgestützte Rettung	Seilgestützte Rettung, Seilgestützter Patiententransport Schiff-Schiff	MIRG First Response (1/0/4/5) + [1/0/1] = 6 ¹⁾	30 Min Abmarschbereit am Ablandeort (1 HS)
Anflug Lageabhängig Unterstützung: PSNV	Unterstützung des Einsatzes / der Einsatzleitung / EA Verletztenversorgung mit PSNV an Bord des Havaristen	PSNV Anzahl der PSNV-Kräfte lageabhängig	HS oder Hilfsschiff

Stand: 01.03.2019

¹⁾ siehe Ausbildungsmatrix / Teamübersicht

Ausrückeordnung MANV Szenario 8

Szenario 7 – MANE (Kräfte analog MANV)	Ziel und mögliche Maßnahmen	Funktionsstärke	Hilfsfrist (Transportmittel)
Lageabhängig: Erstes Lagebild	Lageerkundung mit DO228 inkl. Feuerwehrpersonal zur Lagebewertung	1 Feuerwehr + 1 Fachberater	Lageabhängig (DO228)
1. Anflug Hubschrauber	Aufbau Führungsstruktur / Erkundung 1 EL F/ 1 LNA / 1 NotSan OrgL Sichtung/Erstversorgung 2 NotSan Logistik/Patientenablage/Registratur 1 NotSan	MIRG First Response (1/0/4/5) + [1/0/1] = 6 ¹⁾ Vor Ort: 6 (1/0/4/5) + [1/0/1]	30 Min Abmarschbereit am Ablandeort (1 HS)
2. Anflug Hubschrauber (Lageabhängig parallel zu 1. Anflug)	Sichtung / Erstversorgung 2 NotSan Sichtung / ärztliche Erstmaßnahmen 1 LNA + 1 NotSan Erkranktenversorgung 1 NA + 1 NotSan	MIRG Medical Response (0/4/4) + [1/1/2] = 6 ¹⁾ Vor Ort: 12 (1/0/8/9) + [2/1/3]	30 Min Abmarschbereit am Ablandeort (1 HS)
Anflug Lageabhängig Unterstützung: Technische Hilfeleistung	Technische Hilfeleistung zur Unterstützung des Einsatzes der Verletztenversorgung	MIRG Fire Fighting 1 (1/0/4/5) ¹⁾	HS oder Hilfsschiff
Anflug Lageabhängig Unterstützung: Seilgestützte Rettung	Seilgestützte Rettung, Seilgestützter Patiententransport Schiff-Schiff	MIRG First Response (1/0/4/5) + [1/0/1] = 6 ¹⁾	30 Min Abmarschbereit am Ablandeort (1 HS)

Stand: 01.03.2019

¹⁾ siehe Ausbildungsmatrix / Teamübersicht

Ausrückeordnung MANE Szenario 7

Szenario 9 – Komplexe Rettungssituation Individualmedizinischer Notfall Amtshilfe	Ziel und mögliche Maßnahmen	Funktionsstärke	Hilfsfrist (Transportmittel)
1. Anflug Hubschrauber	Individualmedizinische Versorgung, Patientengerechte Rettung, seilgestützte Rettung, seilgestützter Patiententransport Schiff-Schiff	MIRG First Response (1/0/4/5) + [1/0/1] = 6 ¹⁾ Vor Ort: 6 (1/0/4/5) + [1/0/1]	30 Min Abmarschbereit am Ablandeort (1 HS)
Anflug Lageabhängig Unterstützung: Technische Hilfeleistung	Technische Hilfeleistung zur Unterstützung der Einsatzes der MIRG FR	MIRG Fire Fighting 1 (1/0/4/5) ¹⁾	HS oder Hilfsschiff

Stand: 01.03.2019

¹⁾ siehe Ausbildungsmatrix / Teamübersicht

Ausrückeordnung Komplexe Rettungssituation Szenario 9



Havariekommando, Am Alten Hafen 2, 27472 Cuxhaven

Per Mail:
Bundesministerium für Verkehr
und digitale Infrastruktur
Referat WS 22
Geschäftsstelle Kuratorium Maritime Notfallvorsorge
Robert-Schuman-Platz 1
53175 Bonn
ref-ws22@bmvi.bund.de

www.havariekommando.de
Tel.: +49 30 185420-2400
havariekommando@havariekommando.de

Ihr Zeichen, Ihre Nachricht vom	Mein Zeichen (Bei Antwort bitte angeben) 3 910 L 111.3/11	Datum 10.03.2020
---------------------------------	--	---------------------

Bericht

Am 10.01.2020 haben in einer Bund-/Länderbesprechung die Partner der Havariekommando-Vereinbarung Einvernehmen über die „Generalvereinbarung Brandbekämpfung/Verletztenversorgung und technische Hilfeleistung auf See“ erzielt.

In der Besprechung bestanden noch Unklarheiten zu einzelnen Punkten der Kosten. Der Leiter Havariekommando wurde beauftragt, zeitgerecht zur Kuratoriumssitzung eine Plausibilisierung und Transparenz hinsichtlich der Kosten nochmals vorzunehmen und zu berichten.

Am 05.02.2020 wurde mit den Partnern eine nochmalige Plausibilisierung auf Basis der vorgenannten Ausführungen durchgeführt.

Ergebnis:

Grundlage der Kostenermittlung sind die Kosten eines Arbeitsplatzes für Feuerwehr-Einsatzkräfte und Notärzte entsprechend der Zusammensetzung der Einsatzteams (MIRG - Maritime Incident Response Group).

Zur Ermittlung der Personalkosten, die in die Budgetierung einbezogen werden sollen, wird der **KGSt-Bericht der „Kommunalen Gemeinschaftsstelle für Verwaltungsmanagement – KGSt“ in der Fassung 9/2018** zugrunde gelegt.

Im Rahmen der Evaluation nach dem in der Generalvereinbarung (GV) festgelegten Zeitraum von drei Jahren nach Inkrafttreten der GV ist die zu dem Zeitpunkt aktuelle Fassung des KGSt-Berichts zu berücksichtigen.

Die Ermittlung der Personalkosten für den KGSt-Bericht 9/2018 erfolgte auf der Grundlage der tatsächlichen Gehaltszahlungen 2017 unter Einbeziehung der prognostizierten Tarif- und Besoldungserhöhung für 2018. Die Berechnung erfolgte getrennt nach Berufsgruppen und kann auf Kommunen aller Größen angewandt werden, da es sich um Durchschnittswerte handelt.

...

Die **Kosten eines Arbeitsplatzes** setzen sich aus den Personalkosten (einschl. Versorgungszuschlag, Beihilfe usw.), den Sachkosten (Raum-, Geschäfts-, IT-Kosten) und den Gemeinkosten (z.B. für Leistungen des Zentralen Verwaltungs-Services) zusammen. Aus den Jahreskosten eines Arbeitsplatzes werden unter Einbeziehung der jeweiligen jährlichen Arbeitszeit die Kosten je Arbeitsstunde ermittelt.

Die Werte der **Personalkostentabelle** für Beamte enthalten die auf die IST-Jahresbruttogehälter bezogenen Pensions- und Beihilferückstellungen in Höhe von 61%.

Die Einsatzkräfte der Feuerwehr sind im Bereich 5 „Verkehr, Logistik, Schutz und Sicherheit“ und die Notärzte im Bereich 8 „Gesundheit, Soziales, Lehre und Erziehung“ gemäß der Klassifikation der Berufe der Bundesanstalt für Arbeit (KldB 2010) erfasst.

Bei den **Sachkosten** ist grundsätzlich zu unterscheiden zwischen einem Büroarbeitsplatz und einem Nicht-Büroarbeitsplatz.

Da die durchschnittlichen Sachkosten eines Büroarbeitsplatzes aufgrund örtlich sehr unterschiedlicher Ausstattung schwierig zu ermitteln sind, empfiehlt der KGSt-Bericht eine Pauschale von 9.700,- € (mit IT-Ausstattung).

Unter Nicht-Büroarbeitsplätze fallen i.d.R. Arbeitsplätze für Mitarbeiter, die sich überwiegend im Außendienst befinden. Auch wenn die Sachmittelausstattung bei Nicht-Büroarbeitsplätzen für Feuerwehrbeamte deutlich höher anzusetzen ist als z.B. bei Politessen, wird ein Zuschlag auf die Werte der Personalkostentabelle von 10% angesetzt.

Die **Gemeinkosten** setzen sich aus den verwaltungsweiten Gemeinkosten (Verwaltungs-Overhead) und den amts- bzw. fachbereichsinternen Gemeinkosten (Amts-, Fachbereichs-Overhead) zusammen.

Der **Verwaltungs-Overhead** wird mit einem Zuschlag von 10% auf die Brutto-Personalkosten des Arbeitsplatzes angesetzt. Er berücksichtigt u.a. Kosten für Leistungen des Haupt- und Personalamtes, des Rechtsamtes, der Kämmerei, der Liegenschaftsverwaltung, der Personalratstätigkeit und des betriebsärztlichen/arbeitsmedizinischen Dienstes.

Der **Fachbereichs-Overhead** in Höhe von 10% wird zusätzlich zum allgemeinen Verwaltungs-Overhead erhoben. Er berücksichtigt u.a. die Aufwendungen für Amtsleitung und Sekretariat, Abteilungsleitung, interne Schreibdienste und Registratur.

Der Gemeinkosten-Zuschlag beträgt daher 20% bei Büroarbeitsplätzen (mit Verwaltungstätigkeit). Bei Nicht-Büroarbeitsplätzen werden 15% als ausreichend angesehen.

Die **Kosten eines Arbeitsplatzes** ergeben aus der Addition von Personal-, Sach- und Gemeinkosten.

Kostenarten	Kosten eines Arbeitsplatzes - Jahreswerte	
	Büroarbeitsplatz	Nicht-Büroarbeitsplatz
Personalkosten	Werte aus Personalkostentabelle	
Sachkosten	9.700,- €	10% der Personalkosten
Gemeinkosten	20% der Personalkosten	15% der Personalkosten

...

Personalkostentabelle (Jahres-Personalkosten 2018)

Besoldungsgruppe	Bereich 5 (Feuerwehr)	Bereich 8 (LNA/NA)
A8	71.000,00	
A9 mD	76.900,00	
A9 gD	77.600,00	
A10	74.400,00	
A11	91.000,00	
A12	99.600,00	
A13 gD	110.000,00	
A13 hD	110.000,00	
A14	109.100,00	
A15	135.800,00	
Entgeltgruppe		
E14		90.900,00
E15		102.300,00

Die KGSt-**Normalarbeitszeit** für ein Kalenderjahr basiert auf den aktuellen beamten- und tarifrechtlichen Regelungen, den Regelungen über die gesetzlichen Feiertage und den KGSt-Krankentage- und KGSt-Urlaubstage-Statistiken.

Feuerwehr mD	Feuerwehr gD / hD	Notärzte E14/E15
1.626 Std	1.671 Std	1.671 Std

Auf den Werten des KGST-Berichtes basieren die Kosten der Positionen

- 1 Verwaltung**
- 2a Aus- und Fortbildung am Standort**
- 2b Aus- und Fortbildung durch Havariekommando**
- 3a Wartung Gerät**
- 6a Rufbereitschaft NA/LNA**
- 6b Notarztpraxis**

Der Kostenposition 1 ist eine Tätigkeitsbeschreibung mit den entsprechenden Zeitanätzen für die einzelnen Tätigkeiten hinterlegt. Der Aufbau entspricht den beim Havariekommando verwendeten Beschreibungen. Laut Beschluss des „Koordinierungsausschuss Brandbekämpfung und Verletztenversorgung auf See“ (KOA BB/VV) ist je MIRG dafür eine halbe Stelle nach A11 zu hinterlegen

Der Umfang der Positionen 2a und 2b ergeben sich aus der vom KOA BB/VV erarbeiteten Ausbildungsmatrix. Hierbei werden die als notwendig erachteten Ausbildungen (in der Ausbildungsmatrix gekennzeichnet mit n) in den Vorauszahlungen berücksichtigt. Kosten empfohlener Ausbildungen (in der Ausbildungsmatrix gekennzeichnet mit e) werden in der Abschlussrechnung auf Nachweis erstattet.

Kosten (Position 3a), die in Zusammenhang mit der Pflege, Wartung und Instandhaltung der Ausrüstung an den Standorten entstehen, werden mit einem Stundenäquivalent von 450 Std je Jahr (nach A9 (Mittelwert) pro MIRG festgelegt. Kosten, die in Zusammenhang mit der Pflege, Wartung und Instandhaltung der Ausrüstung außerhalb der Standorte (z.B. auf den Mehrzweckschiffen, beim Helikopter) entstehen, werden auf Nachweis gesondert abgerechnet.

Im Bereich der MIRG First Response (FR) und Medical Response (MR) sind (Leitende) Notärzte (L)NA eingesetzt. Um die Einsatzbereitschaft sicher zu stellen, kann

gegebenenfalls eine Rufbereitschaft (Position 6a) erforderlich sein. Diese Kosten entsprechen maximal dem Mittelwert der Jahrespersonalkosten einer E14/E15-Stelle pro Team.

Bei der Notarztpauschale (Pos. 6b) handelt es sich um einen Pauschalbetrag für den Einsatz in der Maritimen Notfallvorsorge, in Höhe von monatlich 100,-€ für jeden im System mitwirkenden LNA/NA. Aufgrund der erforderlichen Redundanzen wird eine einheitliche Jahrespauschale je MIRG FR/MR in Höhe von 12.000,-€ pro Team angesetzt.

Im Ergebnis ist festzuhalten, dass die nunmehr vorliegenden Kostenpositionen (1, 2a, 2b, 3a, 6a, 6b) nachvollziehbar, transparent, plausibel und auskömmlich für die Standorte sind.

Insofern bestehen aus Sicht der Arbeitsgruppe zur Plausibilisierung keine Bedenken, die entsprechenden Werte sind als Anlage in die Generalvereinbarung zu übernehmen.



Monsees

Ergebnis - Gespräch 05.02.2020 Plausibilisierung Kosten Teams

Kosten pro Modul

MIRG FiFi 1 (EL gD)

Kostenpos. 1	Verwaltung (1/2 A11)	59.450,00 €
Kostenpos. 2a	Aus- Fobi (Standort)	93.963,49 €
Kostenpos. 2b	Aus- Fobi (HK)	107.098,70 €
Kostenpos. 3	Wartung Gerät	25.599,63 €
Summe:		<u>286.111,82 €</u>

MIRG FiFi 2 (EL mD)

Kostenpos. 1	Verwaltung (1/2 A11)	59.450,00 €
Kostenpos. 2a	Aus- Fobi (Standort)	89.276,34 €
Kostenpos. 2b	Aus- Fobi (HK)	89.276,34 €
Kostenpos. 3	Wartung Gerät	25.599,63 €
Summe:		<u>263.602,32 €</u>

MIRG MR

Kostenpos. 1	Verwaltung (1/2 A11)	59.450,00 €
Kostenpos. 2a	Aus- Fobi (Standort)	129.447,03 €
Kostenpos. 2b	Aus- Fobi (HK)	69.945,25 €
Kostenpos. 3	Wartung Gerät	25.599,63 €
Kostenpos. 6 a	Rufbereitschaft NA/LNA	82.318,31 €
Kostenpos. 6 b	Notarztpauschale	12.000,00 €
Summe:		<u>378.760,22 €</u>

MIRG FR

Kostenpos. 1	Verwaltung (1/2 A11)	59.450,00 €
Kostenpos. 2a	Aus- Fobi (Standort)	148.558,97 €
Kostenpos. 2b	Aus- Fobi (HK)	191.623,24 €
Kostenpos. 3	Wartung Gerät	25.599,63 €
Kostenpos. 6 a	Rufbereitschaft NA/LNA	82.318,31 €
Kostenpos. 6 b	Notarztpauschale	12.000,00 €
Summe:		<u>519.550,15 €</u>

Grundlage Kostenermittlung Abschlagszahlungen MIRC / Standorte
Stand 02/2020 (Zustimmung KOA BB / VV noch nicht erfolgt)

Markierungen :
 (nur notwendig, ist Standard oder empfohlen)

Überleben See
Wundbehandlung inkl. Patiententransport inkl. Pyrotechnik
Grundkurs ALE (Standard)
Einsatzvorbereitung / Einsatzpraxis MIRC FH (Standard)
Einsatzvorbereitung / Einsatzpraxis MIRC MR (Standard)
Einsatzvorbereitung / Einsatzpraxis MIRC FR (Standard)
Schiffbrandbekämpfung Neustadt
Cobra Ausbildung (Bierhelmbauschulung)
Cobra Taktik Ausbildung
Fachschulung OMRT (Traumaschulung)
Einsatztraining MIRC FR Bad Tölz
Standardübungen / HK - Übungen (Standard)

Zusatzausbildungen alle Teammitglieder

Einsatzleiter / Einsatzleitung
Einsatzleitung MANV (Teil der Einsatzleiter / Einsatzleitung Ausbildung)
SBC Zertifikat
IMO English

Zusatzausbildungen Führungskräfte

Seegewöhnung (1 Woche)

Stundenanzahl Grundausbildung einmalig (Standard)
Stundenanzahl jährliche Wiederholungen (Standard)

notwendige Std. Aus- u. Fortbildung

Stundenanzahl Grundausbildung einmalig (HK - organisiert)
Stundenanzahl jährliche Wiederholungen (HK - organisiert)

notwendige Std. Aus- u. Fortbildung

additional empfohlene Stundenanzahl Grundausbildung
additional empfohlene Stundenanzahl jährliche Wiederholungen

additional empfohlene Std. Aus- u. Fortbildung

Reisezeiten Grundausbildungen
Reisezeiten jährliche Wiederholungen

Reisezeiten

MIRC Team Fire Fighting (FF) 1
1 Gruppenführer (EL)
2 Brandbekämpfer 1
3 Brandbekämpfer 2
4 Brandbekämpfer 3
5 Brandbekämpfer 4

n	n	s	s			n	n	n		s
n	n	s	s	s		n	n	n		s
n	n	s	s	s		n	n	n		s
n	n	s	s	s		n	n	n		s
n	n	s	s	s		n	n	n		s

n		n	n
		e	e
		e	e
		e	e
		e	e

e
e
e
e
e

76,0	42,7
76,0	42,7
76,0	42,7
76,0	42,7
76,0	42,7

184,0	41,7
50,0	23,7
50,0	23,7
50,0	23,7
50,0	23,7

40,0	0,0
104,0	0,0
104,0	0,0
104,0	0,0
104,0	0,0

28,0	28,0
16,0	16,0
16,0	16,0
16,0	16,0
16,0	16,0

MIRC Team Fire Fighting (FF) 2
1 Gruppenführer (EL)
2 Brandbekämpfer 1
3 Brandbekämpfer 2
4 Brandbekämpfer 3
5 Brandbekämpfer 4

n	n	s	s			n	n	n		s
n	n	s	s	s		n	n	n		s
n	n	s	s	s		n	n	n		s
n	n	s	s	s		n	n	n		s
n	n	s	s	s		n	n	n		s

e		e	e
		e	e
		e	e
		e	e
		e	e

e
e
e
e
e

76,0	42,7
76,0	42,7
76,0	42,7
76,0	42,7
76,0	42,7

80,0	33,7
50,0	23,7
50,0	23,7
50,0	23,7
50,0	23,7

144,0	8,0
104,0	0,0
104,0	0,0
104,0	0,0
104,0	0,0

20,0	20,0
16,0	16,0
16,0	16,0
16,0	16,0
16,0	16,0

MIRC Team Medical Response (MR)
1 Leitender Notarzt
2 Notarzt
3 NotSan 1 (OrgL)
4 NotSan 2
5 NotSan 3
6 NotSan 4

n	n	s		s						s
n	n	s		s						s
n	n	s		s						s
n	n	s		s						s
n	n	s		s						s

	n	e	e
	n	e	e
	n	n	n
		e	e
		e	e

e
e
e
e
e

80,0	42,7
80,0	42,7
80,0	42,7
80,0	42,7
80,0	42,7

42,0	14,3
42,0	14,3
106,0	14,3
18,0	9,0
18,0	9,0

104,0	0,0
104,0	0,0
40,0	0,0
104,0	0,0
104,0	0,0

12,0	12,0
12,0	12,0
16,0	16,0
8,0	8,0
8,0	8,0

MIRC Team First Response (FR)
1 Teamleiter (EL)
2 Leitender Notarzt
3 NotSan 1
4 NotSan 2
5 Höhenretter 1 (ORGL)
6 Höhenretter 2

n	n	s			s	n	n	n	n	s
n	n	s			s			n	n	s
n	n	s			s	n	n		n	s
n	n	s			s	n	n		n	s
n	n	s			s	n	n		n	s

n		n	n
e	n	e	e
		e	e
		e	e
n		n	n

e
e
e
e
e

96,0	50,7
96,0	50,7
96,0	50,7
96,0	50,7
96,0	50,7

213,0	51,3
71,0	24,0
79,0	33,3
79,0	33,3
183,0	41,3

40,0	0,0
144,0	8,0
104,0	0,0
104,0	0,0
40,0	0,0

37,0	37,0
21,0	21,0
25,0	25,0
25,0	25,0
33,0	33,0

Grundausbildung in Std.

10	8	40	12	16	32	24	8	30	5	24	24
----	---	----	----	----	----	----	---	----	---	----	----

40	24	40	24
----	----	----	----

40

Wiederholungsintervall in Jahren

2	2	3	jährl.	jährl.	jährl.	2	3	3	3	3	jährl.
---	---	---	--------	--------	--------	---	---	---	---	---	--------

3	3		
---	---	--	--

--

Wiederholungsbedarf in Std.

10	8	8	16	16	24	24	8	30	5	24	24
----	---	---	----	----	----	----	---	----	---	----	----

24	16		
----	----	--	--

--

Wiederholungsbedarf auf ein Jahr berechnet

5,0	4,0	2,7	16,0	16,0	24,0	12,0	2,7	10,0	1,7	8,0	24,0
-----	-----	-----	------	------	------	------	-----	------	-----	-----	------

8,0	5,3		
-----	-----	--	--

--

Reisezeiten

4,0	4,0					4,0	4,0	4,0		9,0	
-----	-----	--	--	--	--	-----	-----	-----	--	-----	--

4,0	4,0		4,0
-----	-----	--	-----

--

Finanzierungsmodell

Ursprungstabelle Willert / Braun

erstellt am 13.07.2016 / überarbeitet 25.07./ 02.08.2016 Willert

Geändert Wickboldt, 04.09.2019 letzte Änderung

Geändert Braun, 06.02.2020

Einsatz von Variablen

Personalfaktor Einsatzkräfte:	7
Personalfaktor LNA, NA:	7

Sachkostenzuschlag manuelle Tätigkeit (mD)	10%
Sachkostenzuschlag Büroarbeitsplatz (gD/hD)	9.700 €
Gemeinkostenzuschlag Manuelle Tätigkeit (mD):	15%
Gemeinkostenzuschlag Verwaltungstätigkeit (gD/hD)	20%

Personalfuktuation Einsatzleiter:	0,5
Personalfuktuation Einsatzkräfte FiFi:	0,5
Personalfuktuation LNA:	1
Personalfuktuation NA:	1
Personalfuktuation NotSan (ORGL):	0,5
Personalfuktuation NotSan:	0,5
Personalfuktuation Höhenretter:	0,5

Ausgangspunkt: Ergebnis Sitzung 05.02.2020

Bereinigung der Berechnung mit den Zeiteinsätzen der Ausbildungsmatrix, Definition der Kostenpositionen

Übertrag der KGST Werte aus Bericht 18/19 und Neuberechnung

TÄTIGKEITSBESCHREIBUNG									
		Funktion des Op.				A11			
		Sachbearbeiter Standort Schiffwandrückmeldung und Vorfallesversorgung auf See							
Lfd. Nr.	Nr. des AGP (GAP)	Tätigkeiten	Bezugsgrößen				Vorkommens- häufigkeit/Jahr	Zeiteinsatz	
			Schreibende Wegung	Besprechung	Übersicht	Sonstiges		für einseitige Sprechung	insgesamt
			4	5	6	7		8	10
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
		1. Konzeptionelle Mitarbeit bei den Konzepten							
		Erstellung von Vordrucken für Abarbeitung von Einsätzen	X	X	X	X	4	720	2880
		Entwickeln und Optimieren des fachbezogenen Systemkonzeptes sowie der Einsatzrichtlinien für die Einsätze auf See am Standort (inkl. Besprechungen / Nachbereitungen (Neu)Bewertung von techn. Material	X	X	X	X	4	480	1920
		Fachbeiträge Einsätzelegen	X	X	X	X	2	720	1440
		Auswerten von Einsätzen auf See im Hinblick auf den Standort	X	X	X	X	2	720	1440
		2. Einsatzplanung							
		Umsetzung und Fortschreibung des taktischen Einsatzkonzeptes am Standort	X	X			4	480	1920
		Führen der Einsatzmittelverzeichnis (Personal, Material)	X	X		X	12	240	2880
		3. Zusammenarbeit mit Bund / Länder							
		Mitarbeit in den Gremien (Ausbildung, Technik, Taktik)	X	X	X	X	9	960	7680
		Beratung, Unterstützung sowie Erstellung von Fachbeiträgen für Bund / Länder mit Bezug zur maritimen Meldeanlage	X	X	X	X	2	480	960
		4. Haushalt-Beschaffung							
		Fachliche Prüfung der Verwendungsschreile in Zusammenhang mit den Aufgaben auf See	X	X			4	480	1920
		Kontrolle der für alle Aufgaben zur Verfügung stehenden Haushaltsmittel (Controlling)	X	X			4	240	960
		Fachbeiträge zu Haushaltsanforderungen	X	X			1	720	720
		Fachbeiträge zu Beschaffungsmaßnahmen und Vertragsangelegenheiten	X	X			2	480	960
		Beschaffung gemäß Haushaltsrichtlinien	X	X	X	X	4	480	1920
		5. Aus- und Fortbildung, Schulung am Standort							
		Mitwirkung und Organisation der Aus- und Fortbildung für die Einsatzkräfte am Standort (inkl. Grundausbildung, Fortbildung)	X	X		X	6	960	5760
		Aus- und Fortbildung der Einheiten an neuen Materialien und Geräten	X	X	X	X	6	960	5760
		Organisation und Umsetzung der Einsatzvorgaben am Standort	X	X		X	12	480	5760
		6. Training / Übungen							
		Teilnahme an Stabsübungen als Fachberater des Hauptstadts	X	X	X	X	1	960	960
		Anarbeitung, Planung, Durchführung, Leitung und Auswertung von Übungen des Standortes	X	X	X	X	6	480	2880
		Teilnahme als Übungsbeobachter / Übungsleitung an HK-Übungen	X	X	X	X	2	960	1920
		Fachliche Mitwirkung bei der Erstellung der Jahresübungsplanung für BB / VV auf See	X	X			1	480	480
		7. Besetzung des Havarie-Stabes im Einsatz							
		Besetzung des Havarie-Stabes als Fachberater oder nach Lage	X	X	X	X	je nach Lage		
		8. Sonstiges							
		Unterstützung des Havariekommandos bei Veranstaltungen / Messen und Mitarbeit bei der Vorbereitung	X	X	X	X	1	960	960
		Mitwirkung bei der geschäftlichen Aufgabenabwicklung im Havariekommando	X	X	X	X	ständig		
		Eigene Aus- und Fortbildung in den Bereichen BB / VV auf See	X	X	X	X	3	1440	4320
		Gesamt							58480
									948
									0,53489909

	KGSt-Tabelle 2018 inkl. Pensions- und Beihilferückstellungen	KGSt Sachkostenzuschlag manuelle Tätigkeit (10%)	KGSt Gemeinkostenzuschlag manuell 15 %	Summe
A8	71.100,00	7.110,00	10.665,00	88.875,00
A9 mD	76.900,00	7.690,00	11.535,00	96.125,00
Mittelwert				92.500,00
Stunden/Jahr				1.626,00
Stundenpauschale Feuerwehrbeamte LLG 1.2				56,89

	KGSt-Tabelle 2018 inkl. Pensions- und Beihilferückstellungen	KGSt-Sachkostenzuschlag mit zusätzl. Verwaltungstätigkeit 9/00€	KGSt-Gemeinkostenzuschlag Verw. 20 %	Summe
A9 gD	77.600,00	9.700,00	15.520,00	102.820,00
A10	74.400,00	9.700,00	14.880,00	98.980,00
A11	91.000,00	9.700,00	18.200,00	118.900,00
A12	99.600,00	9.700,00	19.920,00	129.220,00
A13 gD	110.000,00	9.700,00	22.000,00	141.700,00
Mittelwert				118.324,00
Stunden/Jahr				1.671,00
Stundenpauschale Feuerwehrbeamte LLG 2.1				70,81

	KGSt-Tabelle 2018 inkl. Pensions- und Beihilferückstellungen	KGSt-Sachkostenzuschlag mit zusätzl. Verwaltungstätigkeit 9/00€	KGSt-Gemeinkostenzuschlag Verw. 20 %	Summe
A 13 hD	110.000,00	9.700,00	22.000,00	141.700,00
A 14	109.100,00	9.700,00	21.820,00	140.620,00
A 15	135.800,00	9.700,00	27.160,00	172.660,00
Mittelwert				151.660,00
Stunden/Jahr				1.671,00
Stundenpauschale Feuerwehrbeamte LLG 2.2				90,76

	KGSt-Tabelle 2018 inkl. Pensions- und Beihilferückstellungen	KGSt-Sachkostenzuschlag mit zusätzl. Verwaltungstätigkeit 9/00€	KGSt-Gemeinkostenzuschlag Verw. 20 %	Summe
E14	90.900,00	9.700,00	18.180,00	118.780,00
E15	102.300,00	9.700,00	20.460,00	132.460,00
Mittelwert				125.620,00
Stunden/Jahr				1.671,00
Stundenpauschale Ärzte hD				75,18

Verwaltungskosten

Funktion	Stellenanteil	Besoldungs- / Entgeltgruppe	Personalkosten pro Stunde
Verwaltungstätigkeiten pro MIRG	0,5	A11	59.450,00 €

MIRG Fifi 1

Funktion	Stunden Aus- und Fortbildung pro Jahr (HK)	Reisezeiten in Std.	Stunden Aus-Fobi inkl. Reisezeiten	Übernachtungen (Reisekosten)	Stunden Aus- und Fortbildung pro Jahr (Standort)	Besoldungs-Entgeltgruppe	Personalkosten pro Std.	Pers-Kosten Aus- Fobi pro Jahr pro Funktion (HK)	Pers-Kosten Aus- Fobi pro Jahr pro Funktion (Standort)	Faktor für Sonderfunktion	AuF (HK)	AuF (Standort)	Gesamtkosten Aus- Fobi pro Jahr
Einsatzleiter gD	41,7	28	69,7		42,7	A9 - A12	70,81 €	4.933,12 €	3.021,24 €	7	34.531,82 €	21.148,67	55.680,49 €
Brandbekämpfer	23,7	16	39,7		42,7	A8 - A9	56,89 €	2.256,56 €	2.427,22 €	7	15.795,92 €	16.990,57	32.786,49 €
Brandbekämpfer	23,7	16	39,7		42,7	A8 - A9	56,89 €	2.256,56 €	2.427,22 €	7	15.795,92 €	16.990,57	32.786,49 €
Brandbekämpfer	23,7	16	39,7		42,7	A8 - A9	56,89 €	2.256,56 €	2.427,22 €	7	15.795,92 €	16.990,57	32.786,49 €
Brandbekämpfer	23,7	16	39,7		42,7	A8 - A9	56,89 €	2.256,56 €	2.427,22 €	7	15.795,92 €	16.990,57	32.786,49 €
Fluktuation EL (0,5)	184,0	28	212,0		70,81	A9 - A12	70,81 €	15.011,78 €	5.381,58 €	0,5	7.505,89 €	2.690,79	10.196,68 €
Fluktuation EK (0,5)	50,0	16	66,0		76,0	A8 - A9	56,89 €	3.754,61 €	4.323,49 €	0,5	1.877,31 €	2.161,75	4.039,05 €
											107.098,70 €	93.963,49	201.062,19 €

MIRG Fifi 2

Funktion	Stunden Aus- und Fortbildung pro Jahr (HK)	Reisezeiten in Std.	Stunden Aus-Fobi inkl. Reisezeiten	Übernachtungen (Reisekosten)	Stunden Aus- und Fortbildung pro Jahr (Standort)	Besoldungs-Entgeltgruppe	Personalkosten pro Std.	Pers-Kosten Aus- Fobi pro Jahr pro Funktion (HK)	Pers-Kosten Aus- Fobi pro Jahr pro Funktion (Standort)	Faktor für Sonderfunktion	AuF (HK)	AuF (Standort)	Gesamtkosten Aus- Fobi pro Jahr
Gruppenführer (EL) mD	33,7	20	53,7		42,7	A8 - A9	56,89 €	3.052,99 €	2.427,22 €	7	21.370,95 €	16.990,57	38.361,52 €
Brandbekämpfer	23,7	16	39,7		42,7	A8 - A9	56,89 €	2.256,56 €	2.427,22 €	7	15.795,92 €	16.990,57	32.786,49 €
Brandbekämpfer	23,7	16	39,7		42,7	A8 - A9	56,89 €	2.256,56 €	2.427,22 €	7	15.795,92 €	16.990,57	32.786,49 €
Brandbekämpfer	23,7	16	39,7		42,7	A8 - A9	56,89 €	2.256,56 €	2.427,22 €	7	15.795,92 €	16.990,57	32.786,49 €
Brandbekämpfer	23,7	16	39,7		42,7	A8 - A9	56,89 €	2.256,56 €	2.427,22 €	7	15.795,92 €	16.990,57	32.786,49 €
Fluktuation EL (0,5)	80,0	20	100,0		76,0	A8 - A9	56,89 €	5.688,81 €	4.323,49 €	0,5	2.844,40 €	2.161,75	5.006,15 €
Fluktuation EK (0,5)	50,0	16	66,0		76,0	A8 - A9	56,89 €	3.754,61 €	4.323,49 €	0,5	1.877,31 €	2.161,75	4.039,05 €
											89.276,34 €	89.276,34	178.552,69 €

MIRG MR

Funktion	Stunden Aus- und Fortbildung pro Jahr (HK)	Reisezeiten in Std.	Stunden Aus-Fobi inkl. Reisezeiten	Übernachtungen (Reisekosten)	Stunden Aus- und Fortbildung pro Jahr (Standort)	Besoldungs-Entgeltgruppe	Personalkosten pro Std.	Pers-Kosten Aus- Fobi pro Jahr pro Funktion (HK)	Pers-Kosten Aus- Fobi pro Jahr pro Funktion (Standort)	Faktor für Sonderfunktion	AuF (HK)	AuF (Standort)	Gesamtkosten Aus- Fobi pro Jahr
LNA	14,3	12	26,3		42,7	E 14 - E 15	75,18 €	1.979,65 €	3.207,53 €	7	13.857,54 €	22.452,73	36.310,27 €
NA	14,3	12	26,3		42,7	E 14 - E 15	75,18 €	1.979,65 €	3.207,53 €	7	13.857,54 €	22.452,73	36.310,27 €
NotSan1 ORGL	14,3	16	30,3		42,7	A8 - A9	56,89 €	1.725,60 €	2.427,22 €	7	12.079,23 €	16.990,57	29.069,80 €
NotSan2	9,0	8	17,0		42,7	A8 - A9	56,89 €	967,10 €	2.427,22 €	7	6.769,68 €	16.990,57	23.760,25 €
NotSan3	9,0	8	17,0		42,7	A8 - A9	56,89 €	967,10 €	2.427,22 €	7	6.769,68 €	16.990,57	23.760,25 €
NotSan4	9,0	8	17,0		42,7	A8 - A9	56,89 €	967,10 €	2.427,22 €	7	6.769,68 €	16.990,57	23.760,25 €
Fluktuation LNA	42,0		42,0		80,0	E 14 - E 15	75,18 €	3.157,41 €	6.014,12 €	1	3.157,41 €	6.014,12	9.171,54 €
Fluktuation NA	42,0		42,0		80,0	E 14 - E 15	75,18 €	3.157,41 €	6.014,12 €	1	3.157,41 €	6.014,12	9.171,54 €
Fluktuation ORGL	106,0		106,0		80,0	A8 - A9	56,89 €	6.030,14 €	4.551,05 €	0,5	3.015,07 €	2.275,52	5.290,59 €
Fluktuation NotSan	18,0		18,0		80,0	A8 - A9	56,89 €	1.023,99 €	4.551,05 €	0,5	511,99 €	2.275,52	2.787,52 €
											69.945,25 €	129.447,03	199.392,27 €

MIRG FR

Funktion	Stunden Aus- und Fortbildung pro Jahr (HK)	Reisezeiten in Std.	Stunden Aus-Fobi inkl. Reisezeiten	Übernachtungen (Reisekosten)	Stunden Aus- und Fortbildung pro Jahr (Standort)	Besoldungs-Entgeltgruppe	Personalkosten pro Std.	Pers-Kosten Aus- Fobi pro Jahr pro Funktion (HK)	Pers-Kosten Aus- Fobi pro Jahr pro Funktion (Standort)	Faktor für Sonderfunktion	AuF (HK)	AuF (Standort)	Gesamtkosten Aus- Fobi pro Jahr
Teamleiter (EL)	51,3	37	88,3		50,7	A9 - A12	70,81 €	6.254,91 €	3.587,72 €	7	43.784,36 €	25.114,05	68.898,42 €
NA	24,0	21	45,0		50,7	E 14 - E 15	75,18 €	3.382,94 €	3.808,94 €	7	23.680,61 €	26.662,61	50.343,22 €
NotSan1	33,3	25	58,3		50,7	A8 - A9	56,89 €	3.318,47 €	2.882,33 €	7	23.229,29 €	20.176,30	43.405,60 €
NotSan2	33,3	25	58,3		50,7	A8 - A9	56,89 €	3.318,47 €	2.882,33 €	7	23.229,29 €	20.176,30	43.405,60 €
Höhenretter 1 (ORGL)	41,3	33	74,3		50,7	A8 - A9	56,89 €	4.228,68 €	2.882,33 €	7	29.600,76 €	20.176,30	49.777,06 €
Höhenretter 2	33,3	25	58,3		50,7	A8 - A9	56,89 €	3.318,47 €	2.882,33 €	7	23.229,29 €	20.176,30	43.405,60 €
Fluktuation EL	213,0	37	250,0		96,0	A9 - A12	70,81 €	17.702,57 €	6.797,79 €	0,5	8.851,29 €	3.398,89	12.250,18 €
Fluktuation NA	71,0	21	92,0		96,0	E 14 - E 15	75,18 €	6.916,24 €	7.216,95 €	1	6.916,24 €	7.216,95	14.133,19 €
Fluktuation NotSan	79,0	25	104,0		96,0	A8 - A9	56,89 €	5.916,36 €	5.461,25 €	0,5	2.958,18 €	2.730,63	5.688,81 €
Fluktuation Höhenretter (ORGL)	183,0	33	216,0		96,0	A8 - A9	56,89 €	12.287,82 €	5.461,25 €	0,5	6.143,91 €	2.730,63	8.874,54 €
											191.623,24 €	148.558,97	340.182,20 €

Tätigkeit

Geräte

Sicherheitsprüfung

Geräte

gemäß Angebot Lübeck ca. 450 Stunden Aufwand

450 Std.

x

Std.satz A8-A9

56,89 € =

Summe

25.599,63 €

Kostenposition 6a: Rufbereitschaft LNA/NA

	Stunden Rufbereitschaft pro Jahr	Besoldungs- / Entgeltgruppe	Personalkosten pro Stunde * 12,5 %	Personalkosten Rufbereitschaft pro Jahr
LNA	8760	EG14 - EG15	9,40 €	82.318,31 €
	(365 Tage x 24 Std.)			

Hinweis:

Ein Arzt ist in der Regel nicht Beschäftigter bei einer Feuerwehr
sodass für das gesamte Jahr eine RB bestehen muss. Die
Jahresstunden der Rufbereitschaft betragen

Kostenposition 6 b: Notarztpauschale

Funktion	Vergütung pro NA	Anzahl NA	Anzahl Monate	Notarztpauschale
LNA/NA	100 €	10	12	12.000,00 €

Havariekommando

Gemeinsame Einrichtung des Bundes und der Küstenländer

Am Alten Hafen 2

27472 Cuxhaven

Tel.: 030 185420-2400

Fax: 030 185420-2408

E-Mail:

info@havariekommando.de

www.havariekommando.de

Stand 03/2021

