



Massenanfall von Verletzten (MANV)

**MANV - Übung am 18. September 2010
unter der Leitung des Havariekommandos**

Havariekommando

Gemeinsame Einrichtung des Bundes und der Küstenländer



Übungsszenario

Das MV "Fidelio", ein so genanntes LCTC (Large Car Truck Carrier) Schiff der Reederei Wallenius, stellt in der Übung den „Havaristen“ dar. Es wird angenommen, dass dieses Schiff von einer Werfterprobungsfahrt auf dem Rückweg nach Hamburg ist. An Bord befinden sich viele Personen, die mit der Erprobung und mit „Restarbeiten“ beschäftigt sind.

Während der Fahrt kommt es zu einer Verpuffung, bei der rund 170 Personen verletzt werden.

Verletztendarsteller werden von Schminkteams entsprechend geschminkt (realistische Unfalldarstellung) und auf dem Schiff verteilt.

Außerdem werden sich unter den Verletztendarstellern psychisch betroffene Personen, mit den entsprechenden Verhaltensmuster wie Hilfsbereitschaft, Panik o.ä befinden.

Der Kapitän des „Havaristen“ setzt eine Meldung an die Verkehrszentrale Brunsbüttel ab. Diese meldet das Ereignis in das Maritime Lagezentrum des Havariekommandos.

Der Havariestab in Cuxhaven tritt zusammen, stellt eine „Komplexe Schadenslage“ fest und übernimmt die Gesamteinsatzleitung. Das Havariekommando bringt zunächst eine Brandbekämpfungseinheit (BBE) und drei Verletztenversorgungsteams (VVT) zum Einsatz. Die Einsatzkräfte werden sowohl mit dem Schiff als auch mit Hubschraubern zum „Havaristen“ gebracht.

Nautische und medizinische Gründe verhindern eine Weiterfahrt nach Hamburg. Das Schiff macht im schleswig-holsteinischen Wedel fest.

In Wedel werden Rettungskräfte aus Schleswig-Holstein und Hamburg dafür sorgen, dass die "Verletzten" zügig und sicher ärztlich weiter versorgt werden. Hierzu wird ein Behandlungsplatz aufgebaut und betrieben.

Mit diesem Szenario sollen u.a. die folgenden Abläufe trainiert werden:

- Einsatz der VVT und BBE
- Zusammenarbeit zwischen seeseitigen und landseitigen Strukturen
- Übernahme und Weiterversorgung von Verletzten im Sinne der Sichtung und Notfallbehandlung
- Verletztendokumentation über die rettungsdienstliche Versorgungskette hinweg
- Koordination, Zusammenarbeit und Kommunikation zwischen den Einsatzkräften vor Ort und OSC (On-Scene-Coordinator = Einsatzleiter vor Ort)

Havariekommando

Gemeinsame Einrichtung des Bundes und der Küstenländer



Kräfteübersicht Übungsabschnitt See

| | | |
|------------------------|---------|---------------------------|
| BBE Brunsbüttel | 0:1:1:8 | Brandbekämpfungscontainer |
| VVT Cuxhaven | 0:1:1:4 | VVT Ausrüstung |
| VVT Hamburg I | 0:1:1:4 | VVT Ausrüstung |
| VVT Hamburg II | 0:1:1:4 | VVT Ausrüstung |
| OSC | 0:1:0:1 | OSC - Rucksack |
| Havariestab | 1:1:2:0 | Sonderlageraum (SLR) |
| MLZ / WSP-Leistelle | 0:0:2:0 | GLZ-See |
| Ärztlicher Fachberater | 0:1:0:0 | SLR |
| Übungsleitung | 0:0:4:0 | SLR |

Gesamt: 1:7:12:21= 41

In der Vorbereitung und zur Unterstützung eingesetzte Kräfte

- Verkehrsregelung am Kraftwerk Wedel durch zuständige Polizeikräfte
- Fa. Vattenfall Betreiber des Kraftwerkes Wedel
- Seeschlepper
- Dokumentations-Team aus Hamburg
- Schminkteams des Landeskommandos Hamburg, der Marine, des Schiffsmedizinischen Dienstes, der JUH Harburg und von Hilfsorganisationen aus Schleswig-Holstein
- Seefahrtschule Cuxhaven
- GSSO (Gesellschaft Schiffsicherheit und Schiffstechnik Ostsee)
- Wallenius Marine AB
- Wasser- und Schifffahrtsamt Hamburg
- Wasser- und Schifffahrtsamt Cuxhaven
- Wasserschutzpolizei Leitstelle
- Wasserschutzpolizei Hamburg
- Verteidigungsministerium
- Niedersachsen Ports
- Lotsenbrüderschaft Elbe
- Technisches Hilfswerk
- Bundespolizei

Das Havariekommando bedankt sich ganz herzlich bei allen Übungsbeteiligten und Unterstützern.



Verletztenversorgung und Brandbekämpfung auf See



Havariekommando

Gemeinsame Einrichtung des Bundes und der Küstenländer



Brandbekämpfung und Verletztenversorgung

Der Fachbereich 4 des Havariekommandos erarbeitet Grundsätze für den Einsatz von Feuerwehren und Notärzten auf See. Dazu gehört die Konzeption und Organisation der medizinischen Versorgung von einer Vielzahl Verletzter und Erkrankter, die Brandbekämpfung und die allgemeine technische Hilfeleistung.

Nach dem Brand der „Pallas“ bildeten die Feuerwehren an der deutschen Küste Einsatzkräfte in der Schiffsbrandbekämpfung und Verletztenversorgung auf See aus. Das Havariekommando baute auf diesen Strukturen auf und definierte darüber hinaus einheitliche Standards.

Die Standards umfassen:

- Definierte Aus- und Fortbildungspunkte in den speziellen Bereichen der Brandbekämpfung und Verletztenversorgung auf See, die die Einsatzkräfte nachweisen müssen.
- Definierte Personalstärke der eingesetzten Brandbekämpfungseinheiten und der Verletztenversorgungsteams
- Definiertes Material für die Brandbekämpfung und die Verletztenversorgung.

Im Einsatzfall werden zehn Einsatzkräfte für die Schiffsbrandbekämpfung sowie vier Rettungsassistenten und zwei Notärzte für die Verletztenversorgung auf See von den Feuerwehren entsendet.

Das Material der Brandbekämpfungseinheit befindet sich an Land in jeweils einem 20-Fuß-Container in einzelnen Gitterboxen. Der Container kann mit einem LKW zu einem Ablandeort transportiert werden, um dann wahlweise komplett oder in Form von einzelnen Gitterboxen auf ein Zubringerfahrzeug verladen werden.

Das Material der Verletztenversorgungsteams besteht aus speziell zusammengestellten Notfallrucksäcken, die problemlos auch in einem Helikopter mitgeführt werden können.

Entlang der gesamten deutschen Küste stellen so Feuerwehren an 356 Tagen im Jahr und rund um die Uhr die Brandbekämpfung und Verletztenversorgung sicher.

Havariekommando

Gemeinsame Einrichtung des Bundes und der Küstenländer



Brandbekämpfung auf See

Zwölf Brandbekämpfungseinheiten (BBE), verteilt an der deutschen Nord- und Ostseeküste, stehen dem Havariekommando für die Bewältigung einer komplexen Schadenslage zur Verfügung.

Zu einer BBE gehören ein Einsatzleiter, ein Gruppenführer und acht Einsatzkräfte. Bei diesen Kräften handelt es sich um Einsatzkräfte, die originär für die Brandbekämpfung an Land ausgebildet sind. So ist es vorrangiges Ziel diese Feuerwehrleute auf den Einsatz auf See vorzubereiten. Hierzu zählen spezielle Lehrgänge die den Feuerwehren nautische Kenntnisse vermitteln sollen, sowie besondere Schwierigkeiten bei der Bekämpfung von Bränden auf Seeschiffen. Zu diesem Zweck wurden spezielle Trainingskonzepte entwickelt, die die Feuerwehren auf solche Einsätze vorbereiten sollen. Wie in der Verletztenversorgung auf See finden auch in diesem Bereich zahlreiche Übungen zur Erhöhung der Handlungssicherheit statt.

Die Einheiten werden nicht allein für die Brandbekämpfung eingesetzt, sondern unterstützen bei Bedarf die Verletztenversorgungsteams effizient und kompetent.

Zur Vorbereitung auf den Einsatz wurden die Brandbekämpfungseinheiten mit einem standardisierten 20 Fuß-Wechselcontainer ausgestattet. Dieser ist mit 16 Gitterboxen bestückt die individuell, dem Einsatz angepasst, bestückt werden und dann einzeln transportiert werden können. Sollte das Zubringen von Feuerlöschmaterial wie Schläuchen oder Atemschutzgeräten nicht per Schiff erfolgen, so verfügen die Einheiten über Transportkörbe die einen Transport mittels Hubschrauber ermöglichen.

Da es bei einem Schiffsbrand erforderlich ist, möglichst schnell mit den Löschmaßnahmen zu beginnen ist der Hubschrauber das Transportmittel für den sogenannten ersten Angriff.

Der Fachbereich 4 passt fortlaufend die Einsatzrüstung dem Stand der Technik an und entwickelt das Einsatzkonzept stetig weiter.

In Anbetracht der raschen Entwicklung, besonders auf die Schiffsgrößen bezogen, in der modernen Seefahrt ist auch der Fachbereich 4 in einem ständigen Prozess die Konzepte den Gegebenheiten anzupassen. So hält der Fachbereich 4 ein spezielles Hochdrucklöschverfahren vor, um Containerbränden auf Seeschiffen effektiv bekämpfen zu können.

Das Havariekommando und die angeschlossenen Feuerwehren stehen in ständigem Dialog um Ereignisse, Übungen und Erfahrungen auszutauschen.

Havariekommando

Gemeinsame Einrichtung des Bundes und der Küstenländer



Verletztenversorgung auf See

Unter der Verletztenversorgung auf See versteht man im Havariekommando, die medizinische Versorgung von Verletzten / Erkrankten in komplexen Schadenslagen auf See. Grundlage von Überlegungen und Konzepten ist die Vorbereitung auf den so genannten Massenanfall von Verletzten / Erkrankten (MANV / E), in dem mit einer Vielzahl von Verletzten oder Erkrankten gerechnet werden muss.

Zu den Hauptaufgaben der Verletztenversorgung auf See zählen, die Selbstorganisation an Bord zu unterstützen und die Qualität der Erstversorgung schwer- und schwerstverletzter Personen zu verbessern und qualifizierte Aussagen zu liefern, um landseitig die weitere Organisation wie Anlandeorte, rettungsdienstliche Versorgung und Koordinierung der aufnehmenden Krankenhäuser zu optimieren.

Die Aufgabe der Verletztenversorgung auf See in komplexen Schadenslagen wird neben der Deutschen Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger (DGzRS), die weiterhin im Rahmen des Suche und Rettung – Dienstes (SAR) für diese Aufgabe zuständig ist, von Feuerwehren im Küstenbereich wahrgenommen, die auch in ihrer kommunalen Zuständigkeit den Rettungsdienst an Land durchführen.

Ein Verletztenversorgungsteam besteht aus einem in der Notfallrettung erfahrenen Notarzt und vier Rettungsassistenten bzw. Rettungssanitätern. Jeder Standort stellt darüber hinaus einen Leitenden Notarzt (LNA), der eine übergeordnete, koordinierende und organisierende Aufgabe ausfüllt. Die Besetzung dieser Funktionen wird seitens der Standorte über 24 Stunden sicher gestellt.

Die Teams werden zur Vorbereitung auf die besonderen Gefahren bei einem Einsatz auf See durch das Havariekommando in Zusammenarbeit mit der DGzRS, der Deutschen Marine und dem Stadtkrankenhaus Cuxhaven in unterschiedlichen Lehrgängen zusätzlich geschult.

Zusätzlich können die Einsatzkräfte auf eine, zwischen den Leitenden Notärzten und dem Havariekommando abgestimmte, medizinische Ausrüstung zurückgreifen, die eine Verbringung der Teams mit dem Schiff oder dem Hubschrauber ermöglicht. Die Ausrüstung ist integraler Bestandteil des küstenweiten mit allen Beteiligten abgestimmten Konzeptes zur Bewältigung eines Massenanfalls von Verletzten / Erkrankten auf See.



Einheiten auf See

Havariekommando

Gemeinsame Einrichtung des Bundes und der Küstenländer



AS 332 L1 SuperPuma

Mittlerer Transporthubschrauber (Bundespolizei)

- Aufgaben:
- Transport von Mitgliedern der Verfassungsorgane
 - wird bei Such- und Rettungsdienst, Katastrophenschutz sowie für humanitäre Hilfeleistungen eingesetzt

Technische Daten:

| | |
|---------------------------------------|--------------------------------------|
| Gesamtlänge: | 18,70 m |
| Höhe: | 4,60 m |
| Hauptrotordurchmesser: | 16,20 m |
| Heckrotordurchmesser: | 3,05 m |
| Reisegeschwindigkeit: | 135 kn = 250 km/h |
| Höchstgeschwindigkeit: | 167 kn = 310 km/h |
| Reichweite: | 1040 km |
| Flugdauer: | 4:10 h |
| Reiseflughöhe: | 7193 m |
| Triebwerksdauerleistung: | 2 x 1400 kw |
| max. Abflugmasse: | 8600 kg |
| max. Zuladung: | 3080 kg |
| Kraftstoffmenge: | 2405 l |
| Kraftstoffverbrauch: | 560 l/h |
| Besatzung: | 2 |
| Sitzplätze (einschließlich Besatzung) | max. 27 |
| Hersteller: | Aérospatiale, jetzt Eurocopter |
| Heimatstandort: | Flugplatz Wilhelmshaven – Mariensiel |

Havariekommando

Gemeinsame Einrichtung des Bundes und der Küstenländer





Serienproduktion seit 1980

Verkehrshubschrauber Sikorsky S-76

Firma Wiking - Flugplatz Wilhelmshaven-Mariensiel

- Aufgaben:
- Rettungseinsätze auf See für das Havariekommando
 - Seelotsenversetzdienst
 - Versorgung von Öl-, Gas- und Forschungsplattformen
 - Versorgung von Hochseewindkraftanlagen

Technische Daten:

| | |
|-------------------------|------------------------------------------|
| Gesamtlänge: | 16,0 m |
| Höhe: | 4,4 m |
| Breite: | 3,0 m |
| Hauptrotordurchmesser: | 13,4 m |
| Heckrotordurchmesser: | 2,4 m |
| Reisegeschwindigkeit: | 139 kn = 257 km/h |
| Höchstgeschwindigkeit: | 155 kn = 287 km/h |
| Reiseflughöhe: | 3841 m |
| Leergewicht: | 3,235 t |
| Zuladung: | 2,098 t (bei Außenlasten nur 1,5 t) |
| Besatzung: | 2 |
| Passagiere: | 12 |
| Heimatstandort: | Flugplatz Wilhelmshaven-Mariensiel |
| Einsatz bis Windstärke: | 11 = max. 117 Km/h (orphanartiger Sturm) |

Besonderheit: Der Hubschrauber verfügt über eine zweikammer- Notschwimmeranlage, die den Piloten eine Notlandung auf der Wasseroberfläche ermöglicht.



Havariekommando

Gemeinsame Einrichtung des Bundes und der Küstenländer

Schlepper „Parat“

Hans Schramm, Brunsbüttel

Aufgaben: - Bugsieren
 - Schleppen
 - Bergen

Baujahr 1983

Technische Daten:

| | |
|---------------------------|-------------------|
| Länge ü.a.: | 28,02 m |
| Breite ü.a.: | 8,84 m |
| maximaler Tiefgang: | 2,71 m |
| maximale Geschwindigkeit: | 12 kn = 22,2 km/h |
| Bruttoraumzahl: | 211 |
| Pfahlzug: | 32,2 t |
| kW: | 1770 |
| Heimathafen: | Brunsbüttel |



Wallenius Marine

Wallenius Lines



Wallenius Lines.

A presentation.

Wallenius Lines is one of the world's largest shipping companies specialised in RoRo transportation. The business focuses on ocean transportation, terminal activities and logistics solutions. In co-operation with international partners, Wallenius controls a fleet of 150 vessels, of which 40 are wholly owned, part-owned or long-term chartered. The fleet is operated by four companies owned by Wallenius Lines with partners: Wallenius Wilhelmsen Logistics, EUKOR Car Carriers, United European Car Carriers and American Roll-On Roll-Off Carriers.



m/v AIDA, built in 2006

Subsidiaries

WALLENIUS WILHELMSSEN LOGISTICS

Wallenius Wilhelmsen Logistics provides global factory-to-dealer transport solutions for automotive, agricultural and construction equipment industries.

WWL was formed in 1999, employs 3 300 people and carry nearly 2 million cars annually onboard approximately 60 vessels.



Handling cargo

EUKOR CAR CARRIERS INC

EUKOR Car Carriers, formed in 2002, is one of the world's largest shipping companies specialised in transporting automobiles, high & heavy vehicles, and static cargo. EUKOR Car Carriers directly operates above 70 specialised vessels – annually transporting around 3 million cars to 220 different ports in 150 countries.



m/v MORNING CHAMPION

UNITED EUROPEAN CAR CARRIERS

Our inter-European car transportation services are provided by United European Car Carriers (UECC), formed in 1991, covering an area extending from the eastern Mediterranean/Black Sea to the Baltic and Scandinavia.

The UECC fleet consists of some 20 specialised vessels, of which some have features for carrying heavy Ro-Ro cargo.



m/v AUTOSUN

AMERICAN SHIPPING & LOGISTICS

American Shipping & Logistics of New Jersey, USA, manages investments for the US-flagged vessels and provides administrative functions for;

- American Roll-on Roll-off Carrier is the leading US-flag Ro-Ro carrier operating liner services in the US-International trades. The company controls nine Ro-Ro vessels.
- American Auto Logistics (AAL), provide logistics services for POV's (Privately Owned Vehicles) on a global basis for the US Government.
- American Logistics Network (ALN), develops and provides vehicle logistics services including storage.



Olof Wallenius 1902-1970

History

The Wallenius story begins in 1934. This was the year wholesaler Olof Wallenius acquired his very first vessel, set up a shipping company and became ship owner Olof Wallenius. He bought the vessel as a practical solution for the need of transporting vegetable oils – soya oil – along the coast of Sweden. Since then, Wallenius Lines has grown into one of the world's largest actors in the global sea transportation and logistics market. New business concepts have constantly been tested; some have withstood the test of time while others have long since been abandoned.



m/v MIGNON, elongated in 2005

M/V FIDELIO



The LCTC (Large Car Truck Carrier) m/v FIDELIO has a capacity of 8,000 cars or a combination of 3,484 cars and 468 buses. With her 227.8 metres this capacity makes her one of the largest car carriers in the world. The vessel is built to the highest class of Lloyd's Regis-

ter of Shipping with the following designations: +100 A1 Vehicle Carrier, Movable decks, "deck no. 1, 3, 5 and 8 strengthened for Roll on Roll off cargo" +LMC, UMS and IWS.

TECHNICAL SPECIFICATIONS

| | | | |
|-----------------------------|-----------------------------|------------------------|-------------------------------------------------------------|
| Length over all | 227.8 m | Capacity deck area | 67,300 m ² |
| Beam, moulded | 32.26 m | Capacity of car units* | 8,000 |
| Air draft | 51.98 m | Capacity of cars/buses | 3,484/468 |
| Height to upperdeck | 34.7 m | Engine | B&W 7S60MC-C |
| Draft, design/max | 9.5/11.3 m | Basic complement | 15 |
| Deadweight at maximum draft | 30,137 t | Built | 2007, Daewoo Shipbuilding & Marine Engineering, DSME, Korea |
| Gross Tonnage | 71,583 | Call sign | SLKR |
| Net Tonnage | 33,546 | IMO Number | 9332937 |
| Stern ramp width | 9.5 m | Flag | Swedish |
| Stern opening height | 6.5 m | Owner | Wallenius Lines AB, Sweden |
| Stern ramp capacity | 240 t | Operator | Wallenius Wilhelmsen Logistics |
| Number of car decks | 13 (of which 5 are movable) | | |

* RT 43 units (one RT43 gross unit = 8.4 m²)

WALLENIUS  **LINES**

Deck and Ramp system

Heavy cargo units are loaded on the strengthened 1st, 3rd, 5th and 8th decks. Decks no. 2, 4, 6, 7 and 9 are divided into liftable sections allowing a variable cargo mix. These deck sections are hoisted and lowered by means of a mobile deck-lift.

The vessel has two loading ramps located on starboard side – one perpendicular side ramp and one stern quarter ramp arranged at a 27° angle to the centre line to allow for simple operation of long vehicles.

Deck no. 5 is the general entrance deck, however the 6th may also be accessed via the side ramp permitting two separate cargo flows during loading and discharging.

Anchoring/Winches

The deck machinery consists of two combined anchor/mooring winches and six conventional mooring winches, two of which are placed on the forecastle and four on the poop deck. There is a provision crane on upper deck with a capacity of five tons for bringing supplies and spare parts.

Cargo Ventilation

Fans are distributed along the vessel on upper deck providing good ventilation during loading/discharging. In the main holds air can be changed at least 20 times per hour.

Machinery

The engine room installation meets the requirements for the class notation Unattended Machinery Room (UMS) which also means the main engine can be remotely operated from the bridge or the engine control room. The main engine is a B&W 7S60MC-C directly reversible marine diesel with constant pressure supercharging and a maximum output of 21,490 BHP at 105 RPM.

A fixed propeller with a high efficiency flap rudder makes up the propulsion and steering arrangement. In addition a bow tunnel thruster with a thrust force of more than 30t is installed.

In a separate engine room compartment there are two 450 V, 60 Hz, 1,700 kW AC-generators installed each powered by a STX-MAN-B&W diesel engine, type 9SL21/31. In addition the vessel is equipped with a 1100 kW shaft generator and an emergency diesel generator with a capacity of 215 kW.

Navigational Equipment/Bridge

The wheelhouse design, including bridge wings, is of totally enclosed type and fully air-conditioned and allows for a 360° view. A modern Integrated Navigational Console, INC, with Automated Navigation and Track keeping System (ANTS) and an electronic chart-system (ECDIS) together with radars with anti-collision computers (AR-PAs) makes this Pilot/Co-pilot main console arrangement well adapted for the demanding work of operating in high traffic areas. This complete bridge lay-out is the result of several external and in-house ergonomic studies.

The radio equipment is fitted with satellite communication (Inmarsat B+C), CSM and fulfilling the Global

Maritime Distress and Safety Systems rules (CMDSS). Possibility for internet communication through installed VSAT-system is available for the entire crew.

Interior

The accommodation is located on upper deck and bridge deck, far away from the engine room and has a unique layout with a two store atrium and a top sky light. Much effort has been put into providing good common spaces with high standard interior design and extra sound insulation between the cabins. Bunks are provided for a complement of 33 persons.

The Tally-office is located on the entrance deck (dk. 5) close to the stern ramp.

Fire safety and life saving arrangements

The vessel is equipped with portable fire extinguishers and a fire main with hydrants. Close to each hydrant there is a hose and nozzle. Additionally the cargo holds and engine room is equipped with a CO₂-system of "total flooding type". A fixed local application fire extinguisher system of water mist type is installed for protection of main and auxiliary machinery, boiler, incinerator and fuel oil purifiers.

The free-fall life boat, capable of carrying 38 persons, is located aft and the 7.5 m water jet driven Rescue Boat just behind the portside bridge wing. There is also four 16-people life rafts and in addition one survival-suit for each crew member.

Environmental performance

Compared to older designs reduced emissions by over 20 % per transported unit is achieved by e.g. increased cargo capacity adopting a single pillar design. The twisted leading edge flap-rudder reduces resistance with up to 4 %.

A "State of the Art" ballast water treatment system, Pure Ballast, fulfilling IMO's "Convention on Ballast Water Treatment" is installed.

Engines with improved combustion have resulted in very low NOx emissions, well below the current international requirements for both the main engine and the auxiliary engines.

The vessel has an effective Marinfloc Bilge Water Flocculant Plant system fulfilling MARPOL 73/78 Annex 1 including a White Box for computerised logging.

A Green Passport, as described in the IMO's "Guidelines on Ship Recycling", 2003, is issued by Lloyds Register providing information on all materials and substances known to be potentially hazardous. Biodegradable oil is used in all hydraulic systems and in the sterntube seal. Systems for waste sorting and recycling are implemented. The use of chemicals has been reduced to a minimum and the chemicals used are approved according to the strict requirements in our "white list".

Electronically controlled cylinder oil lubricators have reduced the use of cylinder oil to a minimum.



Einsatzkräfte aus den Ländern Schleswig – Holstein und Hamburg am Standort Wedel

Eine besondere Herausforderung stellt nach dem Festmachen des „Havaristen“ in Wedel die zügige Anlandung und weitere Versorgung der „Verletzten“ dar. Über den Engpass der Lotsenpforte und der Gangway des Schiffes müssen alle Personen fachgerecht von Bord gebracht und an die Rettungskräfte an Land übergeben werden. Sind die „Verletzten“ von Bord gebracht, werden sie auf dem einige hundert Meter entfernt befindlichen Behandlungsplatz weiter versorgt und anschließend in geeignete umliegende „Krankenhäuser“ gebracht.

Hauptziel der Übung ist es, die Abstimmung zwischen den etablierten Rettungsdienststrukturen an Bord und an Land zu trainieren. Der Schwerpunkt liegt dabei in der Führung, Kommunikation sowie der Übergabe und Weiterversorgung der 170 „Verletzten“. Zur Erreichung dieser konkreten Ziele sind gewisse Übungskünstlichkeiten unumgänglich. In Wedel sind weitestgehend ehrenamtliche Kräfte der Hilfsorganisationen und des THW Hamburg im Einsatz. Sie unterstellen sich einer gemeinsamen Einsatzleitung vor Ort und unterstützen die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der Rettungsdienstkooperation in Schleswig-Holstein (RKiSH) und der Berufsfeuerwehr Hamburg, so schnell wie möglich. Für die Verbindung mit der Gesamteinsatzleitung, dem Havariekommando in Cuxhaven, und mit der Rettungsmannschaft an Bord des Havaristen steht der ärztlichen Einsatzleitung eine Technische Einsatzleitung mit ehrenamtlichem Führungsstab und umfangreicher Kommunikationsausstattung zur Verfügung.

Neben dem Übungsteil in Wedel wird zeitgleich durch das Bezirksamt Altona die Einrichtung und der Betrieb einer Notunterkunft am Gymnasium Rissen geübt. Die dort aufgebauten Strukturen werden anschließend für die Einsatzkräfte und Darsteller als „fiktives Krankenhaus“ dienen.

Die Übung bietet den Einsatzkräften die Chance, sowohl eigene Abläufe als auch das Zusammenspiel der unterschiedlichen Organisationen im Einsatz zu trainieren.

Schleswig - Holstein

Aufgaben: - Als Träger des Rettungsdienstes und untere Katastrophenschutzbehörde trägt der Kreis Pinneberg die Gesamtverantwortung eines solchen Einsatzes.

Beteiligte Stellen:

- Kooperative Regionalleitstelle West in Elmshorn als Rettungsleitstelle
- Pressestelle der Kreisverwaltung
- Technische Einsatzleitung Katastrophenschutz – die erfahrenen Stabsmitglieder von Feuerwehr, DRK und THW unterstützen mit ihrer umfangreichen Führungs- und Fernmeldeausstattung den Gesamteinsatzleiter des Rettungsdienstes

Einsatzmodule:

- Modul Soforteinsatz
(Kommandowagen, Notarzteinsatzfahrzeug + 5 Rettungstransportwagen)
- Technische Einsatzleitung Rettungsdienst
(1 Leitender Notarzt + 1 Organisatorische Leiter Rettungsdienst)
- Rettungsdienstmodul Behandlungsplatz
(1 Notarzteinsatzfahrzeug + 3 Rettungstransportwagen)
- Transportkomponente des Rettungsdienstes
(1 Kommandowagen, 4 Notarzteinsatzfahrzeuge, 12 Rettungstransportwagen)

Einheiten:

- Behandlungsplatz 50 – mobile Sanitätseinrichtung mit Ärzten, Rettungsassistenten und Helfern des Sanitätsdienstes zur Versorgung von bis zu 50 Verletzten pro Stunde. Die technische Infrastruktur basiert auf einer Zeltstadt. Für die Versorgung mit Strom und Trinkwasser kooperiert das DRK mit dem THW (Summe:65 Helferinnen und Helfer)
- Transportkomponente des Sanitätsdienstes (4 Krankentransportwagen „ Katastrophenschutz“)



Deutsche Lebens-Rettungs-Gesellschaft e.V.

- Kreisverband Pinneberg e.V. –

Einheiten:

- 1 Rettungstaucherguppe zur Absicherung der eingesetzten Kräfte (Arbeitsschutz)
- 2 Bootsgruppen zur Mobilisierung der Taucherinnen und Taucher



- Freiwillige Feuerwehr -

Einheiten:

- Kreisfeuerwehrebereitschaft – die Katastrophenschutzkräfte des Brandschutzdienstes unterstützen den Rettungs- und Sanitätsdienst beim Transport der Verletzten von Bord des Schiffes zum Rettungstransportwagen auf der Kaianlage
- 1. Lösung der Freiwilligen Feuerwehr Wedel – die örtliche Feuerwehr unterstützt den Einsatz mit ihrer hervorragenden Ortskenntnis vor allem logistisch.



- Ortsverband Pinneberg -

Einheiten:

- Technischer Zug Pinneberg – der Technische Zug ist die Basiseinheit des THW. Bei der Übung wird die 2. Bergungsgruppe die Infrastrukturleistung für den Behandlungsplatz erbringen und der Zugtrupp und die 1. Bergungsgruppe werden die Aufgaben an der Schiff-Land-Schnittstelle übernehmen.
- Fachgruppe Brückenbau – Spezialisten und Einsatzmittel der Fachgruppe werden zum Einsatz kommen, um einen sicheren Transportweg zwischen Schiff und Kaianlage herzustellen. Dabei wird das ablaufende Wasser die Helfer fordern.

Hamburg

Arbeiter Samariter Bund:



Aufgabe: - Betreiben einer „Notunterkunft“ in der Turnhalle Rissen und Leitungs- und Organisatorische Unterstützungsaufgaben in der Übung.

Bundesanstalt Technisches Hilfswerk:



Aufgabe: - mit technischen Übungsanteilen (Strom- und Wasserversorgung, Übergang Schiff – Land) und Leitungs- und organisatorische Unterstützungsaufgaben in der Übung sowie der Dokumentation des Übungsablaufes

Deutsche Lebensrettungs-Gesellschaft:



Deutsche Lebens-Rettungs-Gesellschaft e.V.

Aufgabe: - wasserseitige Absicherung der Übung

Deutsches Rotes Kreuz:



Aufgabe: - Leitungs- und organisatorische Unterstützungsaufgaben in der Übung und wasserseitige Absicherung der Übung

Johanniter Unfallhilfe:



Aufgabe: - Leistungs- und organisatorische Unterstützungsaufgaben in der Übung



Malteser Hilfedienst:

Aufgabe: - Betreiben einer Notunterkunft als parallele Fachdienstübung in der Turnhalle
Rissen und Leitungs- und organisatorische Unterstützungsaufgaben in der Übung



Feuerwehr Hamburg:

Aufgabe: - Einsatz von zwei Verletztenversorgungsteams an Bord des Schiffes und
Mitwirkung in der technischen Einsatzleitung in Wedel, Dokumentation des
Übungsablaufes, der einsatztaktischen Mitwirkung im Lagezentrum und der
Sicherstellung der Einsatzverpflegung durch die freiwillige Feuerwehr



Polizei Hamburg:

Aufgabe: - Wasserschutzpolizei Hamburg auf der Elbe zur Absicherung der Übung,
Polizeihubschrauber zur temporären Dokumentation der Übung aus der Luft



Landeskommando Hamburg:

Aufgabe: - zentrale Koordinierung und Durchführung des Schminkens aller
Übungsbeteiligten, Leitungs- und organisatorische Unterstützungsaufgaben in
der Übung



Behörde für Inneres Hamburg:

Aufgabe: - Federführung, Vorbereitung und Durchführung der Übung, Übungsleitung in
Wedel und organisatorische Unterstützungsaufgaben in der Übung

Bezirksamt Altona:

Aufgabe: - Durchführung der Übung der Fachdienstübung „Notunterkunft Rissen“ und Leistungs- und organisatorische Unterstützungsaufgaben in der Übung

Darsteller:

Aufgabe: - aus der Freiwilligen Feuerwehr Hamburg, der Bundesanstalt Technisches Hilfswerk, der Gesundheits- und Krankenpflegeschule Alsterdorf und der Hochschule für Angewandte Wissenschaften Hamburg – Bergedorf