

Kurzbericht der RLS-Rettungstechnologie GbR, Oktober 2014

Der *RLS-Rescue Star*, „ein Meilenstein für die Sicherheit in der Seeschifffahrt“, so bezeichnete die *Dienststelle Schiffssicherheit der BG-Verkehr* (Bundesoberbehörde im Geschäftsbereich des Bundesministeriums für Verkehr) bereits 2009 diese Forschungs- und Entwicklungsarbeit, die in Hildesheim seit 25 Jahren geleistet wird.

Mit der Erfindung der Zweikomponenten-Rettungstechnik des *RLS-Rescue Star* und dieser inzwischen bis zur Serienreife erprobten Sicherheitstechnik wurde ein gravierendes Problem bei der Seenotrettung gelöst, das bisher nicht bewältigt werden konnte: Mit der Technik des *RLS-Rescue Star* ist es gelungen ein bisher ungelöstes Problem bei der unmittelbaren Personenrettung aus dem Wasser zu lösen.

Erforderlich ist für das Überleben von Schiffbrüchigen die gleichzeitige Bewältigung von meterhohen Wellen unter ungünstigen Wetterbedingungen und das medizinisch erforderliche, kreislaufschonende, horizontale an Bord Heben von Personen.

Die hier entwickelte Zweikomponenten-Rettungstechnik bewältigt darüber hinaus, ebenfalls gleichzeitig eine Vielzahl weiterer gravierender rettungstechnischer Probleme, z. B. die Möglichkeit einer Rettung bei sehr hohen Bordwänden ohne Eigengefährdung der Mannschaft des zur Rettung herbei geeilten Schiffes und die Möglichkeit gleichzeitig mehrere Personen aus dem Wasser heben zu können.

Diese Gleichzeitigkeit der Bewältigung mehrerer das Überleben betreffender Grundprobleme bei der Seenotrettung war über Jahrzehnte technisch nicht gelöst. So war es z. B. beim Untergang des *Estonia* einer zur Hilfe herbeigeeilten anderen großen Fähre nicht möglich die im Wasser treibenden Personen aus dem sehr starken Seegang heraus medizinisch fachgerecht an Bord zu nehmen.

Laien vermuten, dass für die Sicherheit ja bereits bestens gesorgt sei, da alle Schiffe Rettungsboote bzw. sog. „Bereitschaftsboote“ mitführen.

In der Praxis hat sich aber über Jahre gezeigt, dass diese bei starkem Seegang meistens nicht eingesetzt werden können um Menschen aus dem Wasser zu retten. Die Eigengefährdung der Schiffsbesatzungen ist zu groß und die Boote können meist nicht wieder an Bord gehoben werden.

So ist mit der neuen Zweikomponententechnik ein entscheidender sicherheitsrelevanter Schritt erreicht worden dessen bisheriges Fehlen von Oberstabsarzt Dr. med. Urbach noch Mitte der neunziger Jahre beklagt wurde: „*Ein Rettungsmittel für stürmische See zur waagerechten und schonenden Bergung steht weltweit gar nicht zur Verfügung*“.

Derartige rettungstechnische Probleme und deren negative Auswirkungen von denen die Öffentlichkeit meist nur am Rande erfährt, wurden auch von der Weltschifffahrtsorganisation IMO (International Maritim Organisation / Sonderkommission der UNO) beobachtet und beklagt. Aus der IMO heraus wurde 2006 daher die Forderung erhoben Rettungstechniken zu entwickeln, mit denen es möglich werden sollte bei signifikant 3 Meter hohen Wellen 10 Personen pro Stunde von einem Schiff aus unmittelbar aus dem Wasser an Bord aufzunehmen um bei größeren Schiffsunfällen in der Nähe befindliche Schiffe zur Assistenz hinzuziehen zu können.

Diese an alle Mitgliedsstaaten ergangene Aufforderung, mit dem Ziel neue Sicherheitsvorschriften zu erlassen wurde von der *Dienststelle Schiffssicherheit der Bundesrepublik Deutschland* auch an das aus der HAWK hervorgegangene *RLS- Forschungs- und Entwicklungsprojekt* für herz-kreislaufschonende Rettungstechniken weitergereicht und führte zu meiner jahrelangen ehrenamtlichen Mitarbeit in der von der Dienststelle Schiffssicherheit 2006 eingerichteten *Arbeitsgruppe zur Rettung von Personen aus dem Wasser*.

Von der Notwendigkeit überzeugt, dass neue internationale Sicherheitsvorschriften nur dann vertretbar sind, wenn auch der Nachweis einer zuverlässigen Technik gegeben ist, die beispielhaft derartige neue und erhöhte Anforderungen uneingeschränkt zu erfüllen vermag, wurde die mit dem *RLS-Rescue Star* entwickelte neue Zweikomponententechnik unter Aufsicht der damaligen *SEE-BG* und in

ã Prof. M. Schwindt

Datei: Büro; > Presse: Presse Info Okt 2014

Zusammenarbeit mit der Bundespolizei, der Marine, der Wasserschutzpolizei, Dienststellen der Küstenwache und engagierten Reedereien über viele Jahre erprobt und unter den unterschiedlichsten, harten Wetterbedingungen auch in Langzeittests auf dem größten und modernsten Deutschen Hochseeschlepper *Nordic* erprobt.

Die überzeugenden Ergebnisse haben dazu geführt, dass das Bundesministerium für Verkehr die neu zu erarbeitenden Sicherheitsvorschriften für die internationale Seefahrt am Beispiel des RLS-Rescue Star beschrieben und der IMO vorgelegt hat:

„Wir haben im Expertenkreis (See-Berufsgenossenschaft, Germanischer Lloyd, Verband Deutscher Reeder) unter Berücksichtigung des Vorbildes des „rescue star A“ den Performance Standard für das Rettungsmittel „recovery systems“ beschrieben.....“

Zum 1. Juli 2014 sind diese neuen Sicherheitsvorschriften „SOLAS III/17-1“ nebst den zugehörigen Guidelines MSC.1/ Circ. 1447 – in abgeschwächter Form, wie könnte es bei internationalen, über mehrere Jahre mühselig ausgehandelten Vereinbarungen anders sein, - bereits in Kraft getreten und beruhen auf der aus Deutschland und Hildesheim hervorgegangenen Initiative zur Verbesserung der Sicherheit auf See.

Und auch der *Commandant der U.S. Coast Guard, Kurt Heinz, Chief, Lifesaving & Fire Safety Division* begrüßte diese Entwicklung:

In seinem „Report of the correspondence group on Life-Saving Appliances (LSA), submitted by the United States as coordinator of the correspondence group“ *führt er als Koordinator 2008 aus:*

“The group noted that there are a number of recovery systems currently available and in development that appear to be relatively, reasonably easy to use, and effective, as seen in a video presentation by Germany at DE 50. ...” (DE 50 = 50igste Session des Sub-Committee Design and Equipment der IMO)

Gegenüber dem BMVBS (Bundesministerium für Verkehr Bau und Stadtentwicklung) ergänzte er hierzu im Oktober 2009 unterstützend:

„The more I’ve looked at this (various concerns that have been raised about overly prescriptive requirements) the more I’m leaning toward the view that we don’t necessarily need a comprehensive performance standard and onerous and expensive sea trials. COMSAR has already suggested the solution, in MSC.1/Circ. 1182, and it is along the lines of the Rescue Star..... If we can put something like this on every ship, it will be a huge step forward to improving recovery capability; and if we make it easy and inexpensive enough, we can overcome the bulk of the resistance to the concept....” (Hervorh. d. d. Autor).

Auch dieses für die Wirtschaft entscheidende Thema der preisgünstigen Herstellung und für Reedereien und Schiffseigner zumutbaren Investition in moderne Sicherheitstechnik wurde von der *RLS-Rettungstechnologie GbR*, der Nachfolgeeinrichtung des vormaligen *RLS-Forschungsprojektes* der HAWK zwischenzeitlich bearbeitet und hat jetzt zu zur Verfügung stehenden verschiedenen Varianten des RLS-Rescue Star geführt.

Damit steht diese neue Sicherheitstechnik nun auch für unterschiedliche Schiffsgrößen und Schiffstypen zur Verfügung. Die Werkstatt Hildesheim, Lebenshilfe e.V. hat den Erfinder und Entwickler über all die langen Jahre entscheidend unterstützt, indem sie die Gelegenheit zur Nutzung der vielfältigen Fachwerkstätten ermöglicht hat.

Im vergangenen Jahr wurde dieses Gerät auf dem Messestand des Landes Niedersachsen vom Nds. Wirtschaftsministerium auf der Industriemesse in Hannover ausgestellt.

Im September dieses Jahres präsentierte die inzwischen gewonnene, niedersächsische Vertriebsfirma *Tedimex* eine Leichtbauversion, den *RLS-Rescue Star FL2600* auf der SMM (Schiff Marine Meer), der weltgrößten Messe der Maritimen Wirtschaft in Hamburg.

Weitere Informationen unter www.rls-rettungstechnologie.de ; www.sarrrah.de und unter www.deutsche-flagge.de > Bau- und Ausrüstung > Schiffsausrüstung > Rettungsmittel > Ausrüstung zur Rettung aus See). Der Rescue Star wurde auch im Fernsehen auf ARTE, X:ENIUS (Wissensmagazin) am 15. Sept. d. J. in der Sendung „*Seenot !Wie funktioniert die Rettung?*“

ã Prof. M. Schwindt

Datei: Büro; > Presse: Presse Info Okt 2014

vorge stellt. Auch auf dem Werbevideo der Messe SSM „Messeimpressionen“ wird der *Rescue Star* vorge stellt, siehe unter www.ssm-hamburg.de .

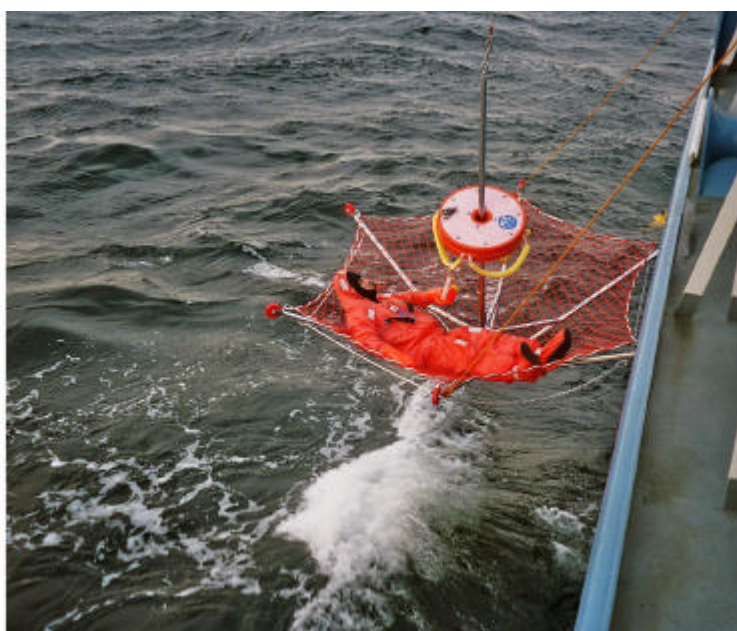
Das RLS Forschungsprojekt wurde 1989 an der HAWK gegründet und besteht jetzt seit 25 Jahren.

Hildesheim, den 18. Oktober 2014

Prof. a.D. Dipl. Päd. Michael Schwindt



Rescue Star FL2600 in der Werkstatt der Lebenshilfe Hildesheim e.V.



RLS-Rescue Star auf dem Küstenschutzboot *Eschwege* der Bundespolizei im Testprogramm