

Volle Fahrt voraus

Schwierige Situation an einer Kreuzung: gleich wird hinter dem roten LKW ein PKW herausfahren. Und was machen die Fußgänger an der Ampel?

Sondersignal-Trainingsfahrten sind sehr gefragt und lange im Voraus ausgebucht. Denn die Feuerwehren profitieren von der Simulation, die ihnen auf der »echten« Einsatzfahrt hilft. Diese Trainings werden vom Bayerischen Innenministerium und der Versicherungskammer Bayern für die Feuerwehren kostenlos angeboten. Eine Praxis-Reportage aus dem Ostallgäu.

Von Marianne Bitsch*

Der mobile Sondersignal-Trainer macht Station in Unterthingau.

»Im Kreuzungsbereich Verkehrsunfall, eine Person eingeklemmt«, diese Mitteilung kommt über Funk, dazu dröhnt das Martinhorn in den Ohren und das blinkende Blaulicht spiegelt sich im Vorbeifahren in den Schaufensterscheiben. Die Feuerwehr ist auf dem Weg zum Einsatzort. Der Fahrer darf sich vom

erwehrfahrzeug beschädigt und der eingeklemmte Unfallfahrer ein paar Kreuzungen weiter müsste auf Hilfe warten. »Das ist echt Stress«, meint ein Teilnehmer beim Sondersignalfahrt-Training in Unterthingau im Ostallgäu. Und der Fahrer ist froh, dass er im Simulator sitzt und nicht in einem Einsatzwagen. Eine Woche lang macht der »Sondersignalfahrt-Trainer« hier Station. 20 Feuerwehren aus dem ganzen Landkreis haben Fahrer angemeldet. Die Nachfrage ist groß und die Kurse sind ausgebucht, erzählt Kreisbrandmeister Ulrich Reisacher, der das Training organisiert hat. »Das bräucht' man jedes Jahr, das ist hilfreich für die Einsätze«, ergänzt Kreisbrandrat Markus Barnsteiner. Bayerns Innenminister Joachim Hermann hat den Trainingssimulator im Herbst 2012 mit einer ersten Sondersignalfahrt vorgestellt. Seit Januar 2013 ermöglicht eine Kooperation des Ministeriums, der Versicherungskammer Bayern und des Landesfeuerwehrverbandes Bayern den Einsatz bei den Feuerwehren.

In Unterthingau ist der nächste Feuerwehrfahrer an der Reihe. Bei ihm will ein Fußgänger die Straße überqueren, der erst im letzten Moment erschrocken zurückweicht. Dann stehen vor einer roten Ampel die Fahrzeuge in Doppelreihe. Eigentlich sollten sie eine Rettungs-

gasse für das Einsatzfahrzeug bilden, aber die PKW bewegen sich nicht. Der Feuerwehrfahrer entschließt sich, über die Gegenfahrbahn an den stehenden Fahrzeugen vorbei zu fahren. Im selben Moment kommt ein Auto um die Ecke. Beide können gerade noch bremsen. »Au, das war knapp«, weiß der Fahrer. In der Praxis schalten viele Fahrer das Martinhorn zu spät ein, erzählt Kreisbrandmeister Ulrich Reisacher. Vielfach wird vertreten, dass das Signal spätestens zehn Sekunden vor Gefahrenstellen wie Ampeln, Kreuzungen, Fußgängerüberwegen u.a. zugeschaltet werden soll, denn nur die Kombination von Blaulicht und Einsatzhorn verpflichtet andere Verkehrsteilnehmer, den Weg für das Einsatzfahrzeug frei zu machen. Aber für andere Verkehrsteilnehmer sind zehn Sekunden oft zu knapp, um sich auf die Situation einzustellen. »Manche reagieren komisch«, sagt einer der Kursteilnehmer. Kreisbrandmeister Reisacher rät, nicht am Einsatzhorn zu sparen und durchgehend damit zu fahren, auch wenn das Geräusch den Fahrer und oft auch Passanten und Anwohner nervt.

Es wird viel gelacht bei der ersten Fahrt im Simulator. Zur Eingewöhnung dürfen die Fahrer das »Fahrzeug« austesten, zum Vergnügen der Zuschauer auch mal in den Graben steuern oder ein im Weg



Lärm nicht ablenken lassen, denn ein Autofahrer schert gerade aus einer Parklücke aus und ist so sehr mit Rangieren beschäftigt, dass er die Feuerwehr trotz der Sondersignale nicht bemerkt. Das Einsatzfahrzeug kann gerade noch mit einem Schwenk ausweichen, gerät auf eine Verkehrsinsel und »rasiert« ein Verkehrsschild ab. Im Ernstfall wäre die Einsatzfahrt jetzt zu Ende, das Feu-

*Die Autorin ist Journalistin und arbeitet u. a. für die brandwacht. Aufn.: Autorin; Illustr.: Fotolia © Michael Stifter.

Trainer Reiner Greif erklärt den Simulator. Im Hintergrund Kreisbrandrat Markus Barnsteiner (li.) und Kreisbrandmeister Ulrich Reisacher.

stehendes Auto »crashen«, das sich hinter dem Einsatzfahrzeug wie von Geisterhand wieder aufstellt. Die Teilnehmer sollen das »Fahrzeug« beim Gasgeben, Bremsen und in Kurven kennenlernen. Dann wird es ernst: mit Blaulicht und Einsatzhorn geht es durch die Stadt und weiter auf einer unübersichtlichen, kurvenreichen Landstraße zum Unfallort. Für einige der sechs Teilnehmer ist das Fahren mit Einsatzhorn und Sonderrechten ganz neu, andere haben schon Einsätze gefahren. Sie werden mit weiteren Herausforderungen konfrontiert: Regen, Schneereggen und Dunkelheit. Der Simulator lässt die Situation echt wirken: der Bildschirm vorne entspricht dem Blick übers Lenkrad, zwei seitliche Bildschirme lassen Häuser und Landschaft vorbeiziehen wie beim Blick aus den Seitenfenstern. Und dann erscheint im Rückspiegel ein Fahrzeug, gerade als der Fahrer auf die rechte Spur wechseln will. Die Kursteilnehmer sind hochkonzentriert. Nicht nur der Fahrer im Simulator, auch die anderen verfolgen als Zuschauer angespannt jede Fahrt. Die Aufzeichnung mit eingblendeter Geschwindigkeit wird anschließend vom Trainer mit der Gruppe besprochen. Und immer wieder stellen die Teilnehmer fest: »Das war wohl zu schnell«. 80 Prozent der Fahrer fahren so, berichtet Trainer *Reiner Greif* von der Versicherungskammer Bayern. Er hat im Theorieteil zu Beginn deutlich gemacht, wie sich Reaktionszeit und Bremsweg mit zunehmender Geschwindigkeit verändern. Theorie-

tisch weiß das jeder Autofahrer. Aber der Simulator macht deutlich, wie sich die Geschwindigkeit in der Praxis auswirkt. Das Einsatzfahrzeug mit Blaulicht und Einsatzhorn hat zwar Sonderrechte und darf schneller fahren als die erlaubten 30, 50 oder 70 Stundenkilometer. Aber die Sonderrechte nützen nichts, wenn hinter dem brav stehengebliebenen LKW auf der nicht einsehbaren zweiten Spur ein PKW mit unverminderter Geschwindigkeit heranhfährt oder wenn auf der Landstraße hinter einer Kurve ein Traktor dahin zuckelt. Der Trainer empfiehlt deshalb: »Geschwindigkeit nur wenig höher als erlaubt. Und an der roten Ampel nur mit Schrittgeschwindigkeit vorbeifahren.« Die jungen Feuerwehrleute wissen, was dann passiert: die Kameraden im Einsatzwagen drängen: »Fahr schneller!« Alle wollen so rasch wie möglich Hilfe leisten. Aber bei einem Unfall ist allein der Fahrer verantwortlich. Das macht Reiner Greif auch anhand von Gerichtsurteilen deutlich.

»Gut gemacht«, lobt der Trainer einen Fahrer, der eine Autoschlange rechts auf der Busspur überholt hat, wo kein Gegenverkehr droht. Jeder Teilnehmer absolviert im Simulator drei Fahrten mit wachsendem Schwierigkeitsgrad. Dabei zeigt sich: die jungen Feuerwehrleute fahren immer ruhiger, umsichtiger und sicherer und lassen sich von Funk, Martinhorn oder den Kommentaren der Mitfahrer nicht mehr ablenken. Jeder würde den Kurs weiter empfehlen.

»Ganz was Neues« war das Training für die jungen Feuerwehrleute,



die ihre Fahrzeuge bisher nur bei Übungsfahrten bewegt haben. Sie wissen jetzt, was auf sie zu kommen kann. Auch die alten Hasen unter den Fahrern haben dazu gelernt: »Man achtet auf mehr«, »Man lernt Situationen kennen, die zum Glück auf dem Land sehr selten sind«, »Man entwickelt ein Gespür für das, was kommen kann und was einem bisher nicht so bewusst war«, »Man bekommt mehr Hintergrundwissen, auch zur Rechtslage«. Und das Beste: »Fehler im Simulator sind nicht so schlimm wie auf der Straße«. □

Bild o.: Die Teilnehmer verfolgen gemeinsam mit Kreisbrandmeister Ulrich Reisacher die Aufzeichnung der Fahrt; Bild u.: Nachtfahrt. Hinter einer Kurve taucht ein Traktor auf. Und Gegenverkehr ...

AUSBILDUNG AUF DEM SONDERSIGNAL-FAHRTRAINER

Das Bayerische Innenministerium bietet seit Januar 2013 in Kooperation mit der Versicherungskammer Bayern kostenlose Standortschulungen auf dem Sondersignal-Fahrtrainer an. Über 2.000 Feuerwehrmänner und -frauen können seitdem jährlich – virtuell und ohne tatsächliche Gefahren – das Fahren unter Sondersignalen und bei Inanspruchnahme von Sonderrechten üben. Der Landesfeuerwehrverband Bayern hat die Planung und Koordination der Route übernommen. Das Projekt war zunächst auf vier Jahre angelegt. Es wird fortgesetzt.



Risiko Einsatzfahrt

Von Carsten Lidl, Brandoberrat, StMI-Sachgebiet ID2.

Eine Feuerwehr wird häufig auch an der Zeit gemessen, die benötigt wird von der Alarmierung bis zum Beginn des Einsatzes. Dabei ist es unerheblich, ob es sich um einen Brandeinsatz, eine technische Hilfeleistung oder um eine rettungsdienstliche Versorgung handelt. Auch ob Menschenleben in Gefahr sind, ist dabei zunächst nicht entscheidend. Je schneller die Feuerwehr am Einsatzort ihre Arbeit beginnt, desto besser.

Die AGBF hat Schutzziele definiert, in denen sie zum Beispiel für den „kritischen Wohnungsbrand“ die maximale Hilfsfrist auf 17 Minuten festgelegt haben. Schlüsselt man diese Zeitspanne im Einzelnen auf, erkennt man schnell, dass die Anfahrtszeit mit 7 Minuten den größten Anteil einnimmt. Daher scheint es logisch, dass am einfachsten bei der Anfahrt wertvolle Zeit zu sparen

ist. Der Gesetzgeber hat den Einsatzkräften Sondersignale und Sonderrechte gegeben, die es den Einsatzkräften auf der Anfahrt zum Schadensort erlauben, sich über die allgemeinen Regeln der Straßenverkehrsordnung hinwegzusetzen und somit wertvolle Zeit zu sparen.

Der Zeitdruck bei der Anfahrt birgt aber trotz der Sonderrechte ein nicht unerhebliches Risiko für die Einsatzkräfte. Jedes Jahr verunglücken Feuerwehrleute und Mitarbeiter der Rettungsdienste bei teils schweren Unfällen auf der Anfahrt zum Einsatzort. Die Folgen solcher Unfälle reichen vom Imageverlust der Feuerwehr und Rettungsdienste, über negative Auswirkungen auf den eigentlichen Einsatz bis hin zu schweren Verletzungen oder dem Tod von Rettungskräften und anderen Unfallbeteiligten.

Laut einer Studie des ADAC und der Polizeidirektion Hannover ist

das Risiko, bei einer Blaulichtfahrt in einen Verkehrsunfall mit einem Sachschaden von mehr als 1.500 Euro verwickelt zu werden, sogar siebzehnmals höher als bei „normalen“ Fahrten. Trotzdem zweifelt niemand ernsthaft daran, dass es für Feuerwehr und Rettungsdienst notwendig ist, schnellstmöglich an der Einsatzstelle einzutreffen. Auch die Sinnhaftigkeit der Sonderrechte wird nicht in Frage gestellt.

Es gilt also, einen Kompromiss zu finden zwischen Schnelligkeit und Sicherheit bei Einsatzfahrten. Da es sehr schwierig ist, die technischen Voraussetzungen der Fahrzeuge zu verbessern und beinahe unmöglich scheint, das Verhalten der anderen Verkehrsteilnehmer zu ändern, bleibt nur der Faktor „Fahrer des Einsatzfahrzeugs“, den man beeinflussen kann. Dahingehend kommt der Schulung und Weiterbildung von Fahrern von Einsatzfahrzeugen eine außerordentliche Bedeutung zu.

In der Grafik wird zudem deutlich, dass etwa ein Drittel der Unfälle von anderen Verkehrsteilnehmern und fast zwei Drittel aller Unfälle durch den Fahrer des Einsatzfahrzeugs verschuldet werden. Die Hauptunfallursache liegt also bei den Fahrern von Einsatzfahrzeugen selbst, deshalb kommt der Schulung und Weiterbildung von Fahrern von Einsatzfahrzeugen eine außerordentliche Bedeutung zu.

Für die Sicherheit bei Fahrten mit Sondersignalen sind viele Faktoren verantwortlich. Sie beginnt schon bei der Beachtung von Sicherheitskriterien beim Kauf der Fahrzeuge, bei der Ausstattung der Fahrerkabinen und beim Erstellen von Dienstanweisungen zum Verhalten auf Alarmfahrten (Verhalten an Lichtzeichenanlagen und Stoppschildern, Festlegen von Höchstgeschwindigkeiten, Anschnallpflicht aller Fahrzeuginsassen, etc.).

Es ist aber leicht vorstellbar, dass der Fahrer eines Einsatzfahrzeugs, der mit den Gedanken bereits bei der Einsatzstelle ist, der ein komplexes großes Fahrzeug bedienen muss, der

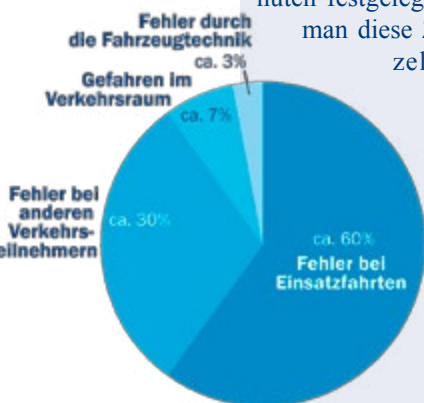
auf den Verkehr achten muss und der immer wieder Funksprüche mithört, schnell an die Grenze seiner maximalen Leistungskapazität kommt. Für sich betrachtet sind das jeweils einfach zu bewältigende Aufgaben, die aber kombiniert zur Überlastung führen können. Wenn es soweit kommt, sind die Folgen Wahrnehmungsdefizite und/oder eine verlängerte Informationsverarbeitung.

Die Basis der Ausbildung muss daher auf der sicheren Beherrschung des Fahrzeuges liegen, auf einer guten Ortskenntnis und einer gewissen Erfahrung. Diese Grundlagen sind durch Bewegungsfahrten und Fahrübungen auf dem eigenen Hof (z.B. rückwärts rangieren zwischen Pylonen) einfach und kostenlos zu erlangen. Eine gute Anleitung ist dafür die Broschüre „Sicherheit auf Einsatzfahrten“ der Unfallkasse Baden-Württemberg von 2010).

Drillmäßig beherrschte Kenntnisse, Fertigkeiten, Bewegungsabläufe und Verhaltensweisen ermöglichen auch in Extremsituationen Aufmerksamkeit, freie Denkkapazität und reflexartiges Handeln. Dies trägt auch dazu bei, dass Angst- und Schreckreaktionen besser verarbeitet werden können. Im Ernstfall können diese drillmäßig eingeübten Fähigkeiten lebensrettend sein. Der Einsatzfahrer muss also auf die möglichen Aufgaben und Probleme vorbereitet werden, indem er sie kennenlernt, während er noch die Zeit hat, darüber nachzudenken und indem er die Bewältigung der Aufgaben übt, so dass er im Bedarfsfall auf Lösungsmuster und Routinen zurückgreifen kann.

Training am Fahrsimulator und Fahrsicherheitstraining sind eine gute Ergänzung der Ausbildung vor Ort, denn sie können drüber hinaus Extremsituationen schulen. Die Aus- und Fortbildung von Einsatzfahrern ist von essentieller Bedeutung für den Einsatzserfolg einer Feuerwehr. Denn eines steht fest: Je wichtiger der Einsatz ist, zu dem die Feuerwehr oder der Rettungsdienst gerufen wird, desto wichtiger ist es, sicher am Einsatzort anzukommen. Ein verunfalltes Einsatzfahrzeug kann nicht mehr helfen und bindet zusätzliche Einsatzkräfte. □

Unfallursachen bei Einsatzfahrten



Quelle: Institut für Verkehrsrecht und Verkehrsverhalten Bautzen.