

„Wenn's kracht, dann richtig“: Fachtagung zum Thema Einsatzfahrten

Abb. 1: Das Institut der Arbeit und Gesundheit der DGUV bietet Fahrsimulatoren für Einsatzfahrten an, die gemeinsam mit dem Fachausschuss für Rettungswesen und Notfallmedizin des Deutschen Verkehrssicherheitsrats entwickelt wurden



Autor:

Klaus von Frieling
Redaktion
RETTUNGSDIENST,
Postfach 1361,
26183 Edewecht,
frieling@
skverlag.de

Neben dem Thema Ausschreibung bringt nur noch der so genannte Feuerwehrführerschein die Einsatzkräfte so richtig in Wallung. Dieses Phänomen war auch bei der Fachtagung „Sichere (Einsatz-)Fahrten bei Feuerwehr und Hilfeleistungsorganisationen“ der DGUV-Fachgruppe „Feuerwehr-Hilfeleistung“ am 6. und 7. Dezember 2010 im Institut der Arbeit und Gesundheit der DGUV in Dresden zu beobachten.

Thomas Egelhaaf, Leiter der Feuerweherschule Bruchsal in Baden-Württemberg, hatte mit seinem Referat die unangenehme Aufgabe, erste Erfahrungen aus Baden-Württemberg mit dem Feuerwehrführerschein vorzustellen. Nach einem kurzen historischen Abriss – die Initiative zu dieser Sonderregelung kam vor allem von Feuerwehren aus Südeuropa, um dort die Einsatzfähigkeit der Truppen bei Waldbränden zu erhalten, nachdem man bemerkte, dass mit der europaweiten Einführung der geänderten Führerscheinklassen immer weniger Kräfte die großen Fahrzeuge fahren durften – und einer Einordnung des Themas in den rechtlichen Rahmen stellte Egelhaaf vor, wie man in Baden-Württemberg versucht, mit der veränderten Situation umzugehen. Denn mit der Umsetzung der Sonderfahrregelung hat der Bundestag, der in dieser Hinsicht das Straßenverkehrsgesetz geändert hat, die zuständigen Landesbehörden beauftragt, die die Ausnahmeregelungen erteilen.

In Baden-Württemberg gibt es dafür zwei Konstrukte: die „einfache Fahrberechtigung“ für Fahrzeuge bis zu einem zulässigen Gesamtgewicht von 4,75 t und die „qualifizierte Fahrberechtigung“ für Fahrzeuge bis 7,5 t. Bei ersterem ist die Voraussetzung, dass die Einsatzkraft seit mindestens zwei Jahren den Führerschein der Klasse B besitzt. Die Ausbildung zum Führen der Fahrzeuge bis 4,75 t soll dann in der Hilfsorganisation erfolgen, für die der zukünftige Fahrer tätig ist, und mit einer praktischen Prüfung abschließen. Für Fahrzeuge zwischen 4,75 und 7,49 t zulässigem Gesamtgewicht soll die praktische Ausbildung durch Fahrschulen erfolgen. Egelhaaf verhehlte allerdings nicht, dass die Angebote der Fahrschulen für diese Leistungen preislich bisher kaum von denen für einen C1-Führerschein abweichen. Auch über geeignetes Personal zur organisationsinternen Schulung verfüge man noch nicht. Zudem, auch das räumte er ein, wird die Zahl der Fahrzeuge in diesem Gewichtssegment zunehmend geringer. Dies gilt vor allem für den Feuerwehrbereich, weniger für den Rettungsdienst. Deshalb kam es später im Auditorium auch zu der Einschätzung, dass das Ding eigentlich besser „Rettungsdienst-Führerschein“ heißen sollte (man darf aber sicherlich bezweifeln, dass es dann ein so breites Echo darauf in den Medien gegeben hätte).

In der Diskussion, die nach dem Vortrag lebhaft geführt wurde, wurde vor allem eines deutlich: Niemand will dieses Hilfskonstrukt, mit dem die Gewichtsbeschränkungen



der Führerscheinklasse B für Einsatzkräfte umgangen werden sollen. Den Feuerwehren ist damit eh nicht gedient, da deren Einsatzfahrzeuge tendenziell sowieso immer schwerer werden und kaum noch in die entsprechende Gewichtsklasse bis 7,49 t fallen. Aber auch die im Rettungsdienst fahrenden Hilfsorganisationen wollen diese Sonderregelung nicht, wie sowohl Peter Maßbeck vom DRK-Generalsekretariat als auch Frank Drescher, Betriebsleiter Malteser Rettungsdienst in der Geschäftsstelle Bayern, erklärten. Ein Mehr an Sicherheit wird damit auf jeden Fall nicht erreicht, darin waren sich die rund 150 Teilnehmer am ersten Tag der Veranstaltung einig.

Wie man dies auch ohne den Feuerwehrgführerschein möglicherweise doch erzielen kann, erläuterte Drescher am zweiten Veranstaltungstag selbst. Er stellte das „Fahrertraining von Einsatzfahrzeugfahrern als Teil der Verkehrssicherheitsarbeit des Malteser Hilfsdienstes“ vor und belegte die Umsetzung der organisationseigenen Ausbildungsvorschrift Nr. 21 (AV 21) mit Zahlen. So hatten bei den Maltesern in Bayern und Thüringen 1997 rechnerisch noch 1,5 Fahrzeuge pro Jahr einen Unfall, statistisch kam es nach 27.000 km zu einem Crash. Nach Umsetzung der AV 21, die auch Fahrtrainings beinhaltet, hatte im Jahr 2009 nur noch jedes 5. Fahrzeug einen Unfall im Jahr, die Wahrscheinlichkeit, einen Unfall zu erleben, tritt damit erst nach rund 92.000 km ein. Allerdings, so gab Drescher zu, gilt dies nicht für den Rettungsdienst. Hier weichen die Zahlen von denen anderer Einsatzfahrzeuge ab: Jedes 3. Fahrzeug wird in einen Unfall verwickelt, damit also nach durchschnittlich 75.000 km. Zu diesen Unfällen zählen die Malteser aber auch jede kleine Delle im Lack. So wurden im Jahr 2009 in Bayern und Thüringen 46 Park- und Rangierschäden gezählt, 19 Unfälle im Begegnungsverkehr und 17 Auffahrunfälle. Nach wie vor gebe es aber auch eine erhebliche Anzahl von Beinaheunfällen. Im Rettungsdienst zähle zudem jeder Unfall doppelt, da nicht nur das Fahrzeug verunglücke, sondern auch der Patient nicht versorgt werden könne. Im Einsatz verursachte „Blaulichtschäden“ seien auch mit einem hohen Image-Schaden verbunden, da in solch einem Fall ein Foto auf der Titelseite der Lokalzeitung nahezu sicher sei. Im Rettungsdienst gelte die Kurzformel: „Wenn's kracht, dann richtig.“ Leider könne man keine Übungen erzeugen, in denen Sondersignalfahrten mit Stresseinflussfaktoren erprobt werden. „Standardgefahrensituationen“ seien eben nicht trainierbar.

Um dies zu ändern, bietet das Institut der Arbeit und Gesundheit der DGUV Fahrtrainings für Einsatzfahrten an, die gemeinsam mit dem Fachausschuss für Rettungswesen und Notfallmedizin des Deutschen Verkehrssicherheitsrats entwickelt und bei der Tagung ausführlich vorgestellt wurden. Verwendet wird sowohl bei der stationären (mit Originalkabinen Pkw und Transporter, die mit einem elektromechanischen Bewegungssystem ausgestattet sind) als auch bei der mobilen Simulation (Originalkabine Pkw ohne Bewegungssystem, aber mit Stoßverzögerung bei Kontakt mit Bordstein o.Ä.) die Software SILAB aus dem Würzburger Institut für Verkehrswissenschaften (WIVW), und die ist interaktiv: Das Fahrverhalten der Testperson beeinflusst die

Reaktionen der anderen Verkehrsteilnehmer. Auch Unfallorte und Unfallentwicklungen können mit dem System nachgestellt werden. Die Simulationsfahrten, die mit einem



Abb. 2: Die anderen Teilnehmer beobachten die simulierte Einsatzfahrt

horizontalen Sichtwinkel von 210° bzw. 250° realisiert werden, werden mit Kameras aufgenommen und anderen Teilnehmern vorgeführt. Diese können dann kritische Ereignisse markieren und sie anschließend mit dem Fahrer besprechen. Als Fahrstrecken stehen Autobahn, Landstraße, Vorort, Innenstadt und andere zur Verfügung, die bei

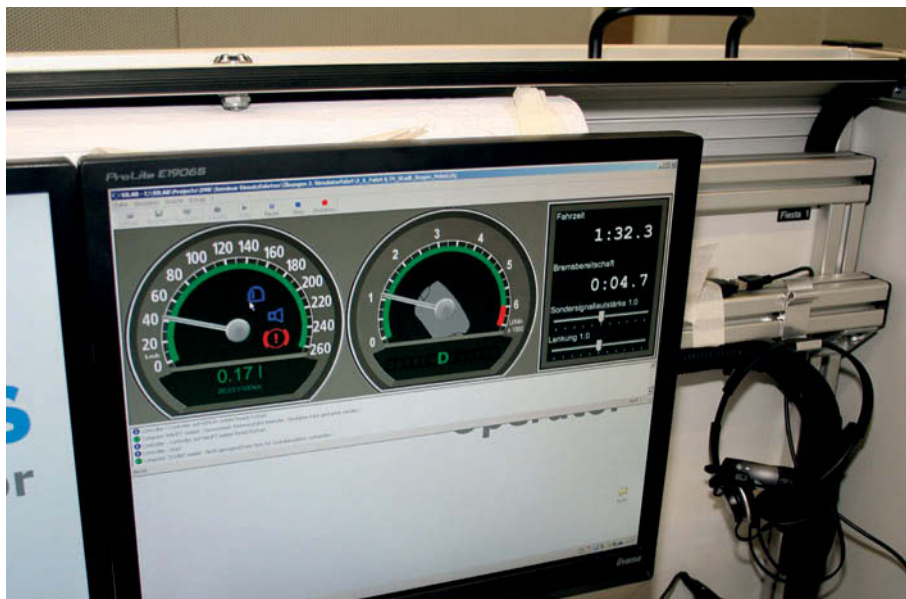


Abb. 3: Auch die Geschwindigkeit und die Drehzahl lassen sich mit dem Simulator überprüfen

Tag, Nacht, im Sommer oder Winter, bei Sonne, Regen, Schnee, Glätte, mit Aquaplaning, Laub, Seitenwind usw. absolviert werden können. Zurzeit gibt es fünf dieser Einrichtungen. Um den Bedarf bundesweit abzudecken, seien etwa 20 bis 40 Simulatoren dieser Art notwendig, in denen die Teilnehmer in drei- bis fünfjährigen Zyklen geschult werden könnten.

Leider noch nicht zufrieden stellend simulieren lässt sich mit den Systemen die Interaktion zwischen Fahrer und Beifahrer (da der Sichtwinkel der Fahrprojektionen auf

Abb. 4: Das Auditorium beteiligte sich rege an den Diskussionen



den Fahrer abgestimmt ist, könnte es beim Beifahrer zu Problemen mit dem Magen-Darm-Trakt kommen). Dass diese in manchen Situationen aber von einer großen Bedeutung sein kann, zeigte Prof. Dr. Hans-Peter Krüger in seinem Vortrag „Einsatzfahrten – Belastung und Stress der Einsatzkräfte“ anschaulich anhand kurzer Filmsequenzen, in denen Testpersonen mit Blaulicht und Martinshorn durch den Verkehr geschickt wurden. Während ungeübte Fahrer und Beifahrer bei Stresssituationen, z.B. beim Einfahren

in einen Kreuzungsbereich, zumeist in dieselbe Richtung schauten, verläuft das bei eingespielen Teams anders. Hier versucht der Beifahrer die Verkehrssituation aus einem anderen Blickwinkel als der Fahrer zu erfassen, um diesen auf



Abb. 5: Hartmut Ziebs (DFV), Markus Egelhaaf (DEKRA), Dr. Rolf Schildknecht (Ziegler) und Thomas Egelhaaf (Schule Bruchsal)

mögliche Gefahrenquellen hinzuweisen. Krüger plädierte dann auch folgerichtig in seinem Vortrag für eine Art Crew Resource Management für Einsatzfahrer und -beifahrer. Auch Markus Egelhaaf, Diplom-Ingenieur bei der DEKRA-Unfallforschung, sprach die besondere Belastung von Einsatzkräften bei Sondersignalfahrten an. Er wies darauf hin,

dass dabei ein vierfach erhöhtes Risiko für tödliche Unfälle vorliegt, ein achtfaches Risiko für Unfälle mit Personenschaden und ein 17-faches Risiko für schwer wiegende Unfälle mit Sachschaden. Die unterschiedlichen Unfallszenarien dürften dabei jedem Mitarbeiter von Feuerwehr und Rettungsdienst bekannt sein: Kreuzungskollisionen, Alleinunfälle mit Abkommen von der Fahrbahn, Fahrstreifenwechsel bei dichtem Verkehr, Fußgängerunfälle und Unfälle beim Absichern. Bei Sondersignalfahrten, so Egelhaaf, gäbe es neben den üblichen Unfallursachen (Unaufmerksamkeit, zu hohe Geschwindigkeit, zu geringer Abstand) noch einige Spezifika: Führend sei dabei die besondere Stresssituation, auf die Prof. Dr. Krüger bereits ausführlich eingegangen war, aber auch Ablenkung (z.B. durch den Funkverkehr) sowie die Fehleinschätzung der Hörbarkeit des Sondersignals spielen eine entscheidende Rolle. Und nicht zuletzt ein ganz besonderer und für Einsatzkräfte auch wunder Punkt: der Übereifer. Obwohl das Thema seines Vortrags eigentlich „Insassenschutz bei Feuerwehrfahrzeugen“ lautete, wurde damit deutlich, an welchem Punkt man wirklich ansetzen muss, um die Unfallzahlen bei Einsatzfahrten zu senken: beim Verhalten der Fahrer. Egelhaaf untermauerte dies mit eindrucksvollen Zahlen einer Befragung von insgesamt 130 Teilnehmern von Lehrgängen an den Landesfeuerwehrschulen Baden-Württemberg und Schleswig-Holstein sowie beim 2. Stuttgarter Feuerwehrsymposium. Die Ergebnisse waren erschreckend. So schnallen sich lediglich 27% der Befragten bei Einsatzfahrten immer an, 31% nur gelegentlich und 32% nie. Die restlichen 10% nur, wenn sie im Fahrerraum sitzen. Auf die Frage, warum sie sich nicht immer anschnallen, antworteten 30%, dass sie es vergessen würden, 41% ist dies schlicht zu umständlich. Da mögen die vom Referenten und dem nach ihm vortragenden Dr. Rolf Schildknecht, Geschäftsführer des Fahrzeugherstellers Albert Ziegler GmbH & Co. KG, anschließend vorgestellten technischen Möglichkeiten (Gurtwarner, sitzintegrierte Systeme, Hosenträgergurte usw.) noch so sinnvoll sein – wenn sich in den Köpfen der Anwender nichts ändert, ändert sich auch bei den Unfallzahlen nichts. Gleiches gilt im Übrigen beim Thema Ladungssicherheit, das von Dipl.-Ing. Ulrich Cimolino mit Aufsehen erregenden Bildern vorgestellt wurde.

Deshalb gilt es, möglichst früh den Hebel für Veränderungen anzusetzen. Prof. Dr. Dieter Müller von der Hochschule der Sächsischen Polizei wies darauf besonders mit der Eingangsfrage seines Vortrags „Einsatz von Sonderrechten und Wegerecht gemäß §35, 38 StVO“ hin: Wann beginnt eine sichere Einsatzfahrt? Antwort: mit einer professionellen Vorbereitung und Planung. Wer bei dem Titel des Referats mit einer trockenen Angelegenheit gerechnet hatte, wurde von Müller äußerst positiv überrascht. Während er sich mit dem Feuerwehrführerschein gar nicht erst aufhielt („Der ist da, und damit müssen wir jetzt leben.“), ergänzte er seine äußerst fundierten Ausführungen mit erhellenden Randbemerkungen. So gehören zur Planung und Vorbereitung von Einsatzfahrten vor allem auch eine sorgfältige Auswahl des Einsatzpersonals und deren systematische Aus- und Fortbildung. Während bei der Fahrzeugtechnik in manchen Rettungsdienst- und Feuerwehrbereichen geradezu eine Art Wettüsten stattfindet und damit die Anschaffungskos-



Abb. 6: Ulrich Cimolino (BF Düsseldorf), Prof. Dr. Dieter Müller (FH der Polizei Sachsen), Frank Drescher (Malteser Bayern/Thüringen) und Dr. Jürgen Wiegand (DGUV)

ten in die Höhe getrieben werden, werde an der fahrtechnischen Ausbildung gespart und verkehrspsychologische Elemente würden generell zu kurz kommen. Denn eine Einsatzfahrt erfordere eine ständige Abwägung zwischen dem Einsatzauftrag und den möglichen Risiken und Folgen der Fahrweise. Daraus müsse eine verhältnismäßige Fahrweise folgen. Auch wenn „höchste Eile“ im Einsatz geboten sei, befreien uns Blaulicht und Martinshorn in vielen Punkten eben nicht von den Vorschriften der StVO: Sie geben dem Einsatzfahrer kein Vorrecht vor anderen und ändern auch keine Verkehrsregeln. Sollte es doch einmal zu einem Unfall kommen, gab Müller auch ganz konkrete Tipps: Fahrer sollten möglichst direkt nach dem Geschehen ein Privatprotokoll erstellen, in dem sie alle Fakten auflisten. Dies müsse auch nicht dem Dienstherrn vorgelegt werden, sondern diene dazu, den Unfallablauf später – auch auf Nachfrage z.B. vor Gericht – noch rekapitulieren zu können.

Was folgt aus der Tagung? Dass Sonderrechtsfahrzeuge in hohem Maße an Verkehrsunfällen beteiligt sind, wurde von allen Teilnehmern und Vortragenden beklagt. Viele Organisationen schulen ihr Personal in diesem Bereich aber immer noch nicht in ausreichendem Maße, von Verantwortungsbewusstsein der Arbeitgeber kann keine Rede sein. Weder in den Landesrettungsdienstgesetzen noch in den jeweiligen Erlassen der Bundesländer zur jährlichen Belehrung der Fahrzeugführer gemäß StVO §§ 35, 38 wird eine Qualifikation der Fahrer über ihre normale Fahrerlaubnis hinaus gefordert, wie ein Teilnehmer richtig bemerkte. Es gäbe auch keine gesetzliche länderübergreifende Regelung zur praktischen Schulung des Fahrpersonals bei Inanspruchnahme der Sonder- und Wegerechte. Es würden „bundeseinheitliche Vorgaben für die Qualifikation der

Teilnehmer, Ausbilder und Prüfer sowie eine klare Definition der Ausbildungsinhalte, der Ausbildungsdauer und der Prüfungsinhalte gefordert.“ Die Frage ist nur: Muss das sein? Liegt es nicht vielmehr im ureigensten Interesse der Arbeitgeber, das Personal entsprechend zu schulen? Benötigt man dafür wirklich eine gesetzliche Regelung? Wenn alle Beteiligten die Veränderungen bei den Führerscheinregelungen einfach akzeptiert und das Personal ent-



Abb. 7: Dass Sonderrechtsfahrzeuge in hohem Maße an Verkehrsunfällen beteiligt sind, wurde von allen beklagt

sprechend geschult hätten, würde eine Hilfskonstruktion wie der Feuerwehrführerschein überhaupt nicht benötigt werden. Würden z.B. die Hilfsorganisationen ihren Mitarbeitern den C1-Führerschein einfach finanzieren, würden sie damit auch Anreize schaffen. Dies gilt gerade auch für den Bereich der Ehrenamtlichen.



Hanseatische ZertifizierungsAgentur

Ihr erfahrener Partner für Zertifizierungen im Rettungsdienst!

Zertifizierung von Managementsystemen nach ISO 9001:2008 im Rettungsdienst und im Gesundheitswesen. Unser Team steht Ihnen für Fragen rund um den Zertifizierungsprozess gerne zur Verfügung!

Schellerdamm 18 - 21079 Hamburg - Tel.: 040-76794290 - Fax: 040-767942928 - info@hansezertag.de - www.hansezertag.de

