

Blaulicht-Training

Ein Löschfahrzeug fährt 50 km/h auf trockener Straße. Wie lang ist der Bremsweg vom Tritt auf die Bremse bis zum Stillstand? Das ist eine von vielen Fragen, die am Beginn des Fahrsicherheitstrainings im ADAC Fahrsicherheitszentrum Nordbayern in Schlüsselfeld gestellt werden. Nach einer kurzen theoretischen Einführung geht es hinaus auf das Übungsgelände: Beispielsweise Slalom fahren, Hindernissen ausweichen, auf trockener, nasser und glatter Straße bremsen. Die Kommunale Unfallversicherung Bayern (KUVB) bietet dieses Training für die Freiwilligen Feuerwehren in Bayern in Kooperation mit dem Landesfeuerwehrverband Bayern an. Seit diesem Jahr ist es ein dauerhaftes Präventionsangebot. | Von Ulrike Nikola

Vollbremsung! Die Reifen qualmen auf dem Asphalt. Das LF 20/16 mit ABS kommt etwas schneller zum Stehen als der Unimog ohne ABS. Von ihrem Posten beobachten die Kameraden der FF Kulmain, Lenau, Immenreuth und Punreuth aus dem Landkreis Tirschenreuth die anderen Maschinisten bei der Bremsübung. Nach mehreren Durchläufen wird gewechselt, so dass jeder selber erfahren kann wie sich das eigene Fahrzeug bei der Vollbremsung verhält. Das hängt aber nicht nur von dem jeweiligen Fahrer und dem Fahrzeugtyp ab, sondern auch von der Beladung, den Reifen, dem Zustand der Bremsen und vielen anderen Faktoren. Pauschale Aussagen gibt es nicht. Bei diesen speziellen Fahrsicherheitstrainings lernen die Fahrer von Einsatzfahrzeugen sowohl theoretische Kenntnisse über die Fahrphysik, als auch praktische Fähigkeiten, um auch in schwierigen Verkehrssituationen während der Einsatzfahrt richtig reagieren zu können. Auch ihre persönlichen Einschätzungen über das Verhalten der Fahrer und der Fahrzeuge werden mit dem Trainer besprochen.

»Achtet bitte darauf, die vorgegebene Geschwindigkeit möglichst genau einzuhalten, um die Vergleiche hinsichtlich Bremsweglänge bei unterschiedlichen Geschwindigkeiten und Untergrund (es wird auch auf glatter Fahrbahn gefahren) herauszufinden«, gibt *Steffen Bauer* über Funk an die Maschinisten durch. Denn die Devise lautet: Langsam fahren, um schnell anzukommen. Bauer ist im Auftrag des ADAC Nordbayern e.V. in Schlüsselfeld als Fahrsicherheitstrainer im Einsatz und gibt weitere Anweisungen für die Slalomfahrt. Dabei üben die Fahrer letztlich einem Hindernis auszuweichen und die Unterschiede sind sogar für Laien gut sichtbar: Der eine Maschinist fährt in weit ausladenden Kurven um die Pylonen herum, so dass das Fahrzeug fast schon ausbricht. Ein anderer kommt der Ideallinie deutlich näher, indem er langsamer und näher an den Pylonen vorbeikurvt. »Es ist aber nicht leicht, weil man als Fahrer die Pylonen rechts neben dem Fahrzeug nur vermuten und nicht sehen kann. Deshalb fahre ich lieber einen größeren Bogen, wenn ich mir vorstelle, dass es beispielsweise ein

Radfahrer ist, dem ich ausweichen muss«, gibt ein Teilnehmer zu Bedenken. Bauer bekräftigt die Aussage mit dem Hinweis, dass dieses Verhalten im Straßenverkehr nicht nur bei einer Einsatzfahrt genau das optimale Handeln darstellt.

Ein wichtiger Tipp hierbei ist: Im Slalomkurs oder beim Ausweichen schaut man nicht auf die Hindernisse, sondern in die Lücke, die man ansteuert. »Generell machen Fahrer, ob im PKW oder im Löschfahrzeug, zu viele und zu hektische Lenkbewegungen«, stellt Fahrsicherheitstrainer *Steffen Bauer* fest, »meist reichen kleine Manöver, die leichter und ungefährlicher sind.« Überraschend ist für viele Teilnehmer des Fahrsicherheitstrainings, dass derjenige, der das Fahrzeug steuert, gar nicht merkt, wie stark es bei der Slalomfahrt schaukelt.

Bei allen Übungen sollen die Fahrer und Beifahrer die Situation beobachten und vergleichen. Zum Beispiel: »Achtet mal auf die Stellung eurer Daumen. Wo liegen die auf dem Lenkrad?«, fragt Bauer über Funk. Und tatsächlich stellen viele fest, dass sie den Daumen nicht auf dem Lenkkranz, sondern darumgelegt ha-

ben. »Das kann zu Verletzungen führen, wenn man beispielsweise über eine Bordsteinkante fährt«, gibt der Fahrsicherheitstrainer zu Bedenken und bittet die Fahrer, sich ihre Sitzposition und die Haltung der Arme und Hände genauer anzuschauen. »Denn es hat unterschiedliche Auswirkungen, ob die Hände oben oder unten am Lenkrad liegen, ob man mit durchgedrückten oder angewinkelten Armen lenkt.« Idealerweise sollen sie nicht ganz durchgestreckt sein und die Hände sollten ungefähr auf 9 und 3 Uhr liegen, denn dann hat man maximale Lenkmöglichkeiten mit minimalen Bewegungen. »Allerdings kann man nicht immer beide Hände am Lenkrad haben. Denn beispielsweise in einer kleinen Ortschaft mit engen Gassen muss man sehr viel schalten«, berichtet einer der Teilnehmer aus seiner Erfahrung. Manche erzählen auch von brenzligen Situationen, die sie auf Einsatzfahrten schon erlebt haben: Beispielsweise, dass der Unimog in der Kurve nur noch auf zwei Rädern fuhr und fast umgekippt wäre. Übersteuern und Untersteuern, Gas geben und wegnehmen, Gegensteuern - all das ist daher in der Theorie und der Praxis ein wichtiges Thema. Zudem gibt es zahlreiche Tipps: Dass man beispielsweise auch den Druck im Zwillingsreifen kontrollieren muss, und dass lose Gegenstände im Fahrzeug unbedingt gesichert werden müssen. Denn bei einem Aufprall mit 50 km/h werden ungesicherte Gegenstände um das ca. 30-50fache (fahrzeugabhängig) ihres eigenen Gewichts beschleunigt.

An diesem Tag nehmen 12 Maschinisten aus den FF Kulmain, Immenreuth, Lenau und Punreuth an dem sechsstündigen Fahrsicherheitstraining in Schlüsselfeld teil. Ihre Erwartungen sind ähnlich. *Daniel Scharf*, stellvertretender Kommandant der FF Kulmain, ist mit den Kameraden in einem HLF 20/16, einem LF 20/16, LF 8, TLF 8/18, GW, TSW und einem TSF angereist, also je zwei Maschinisten pro Fahrzeug: »Ich verspreche mir von dem Fahrsicherheitstraining, dass wir unsere Fahrzeuge besser kennenlernen und wissen, wie sie auf einer Einsatzfahrt unter ange-

spannten Verhältnissen reagieren.« Kamerad *Georg Redl* findet gut, dass er mit dem LF 8 bzw. LF 20 seiner Feuerwehr üben kann, die er auch im Einsatz fährt. Er hat schon mal in einem Fahrsimulator trainiert und viel gelernt, »doch die virtuelle Welt ist was anderes als das echte Fahrgefühl im Löschfahrzeug. Sehr gut gefallen hat mir im Simulator allerdings, dass man im Nachhinein die Reaktionen sehr gut analysieren konnte. Da habe ich erst entdeckt, was ich in welcher Situation gut oder nicht so gut gelöst habe.« Hilfreich fand er die Tipps des Trainers am Fahrsimulator wie zum Beispiel, dass man im Kreuzungsbereich nicht auf die Gegenfahrbahn fährt und lieber kurz wartet, weil es letztlich schneller geht und ungefährlicher ist. Ein HLF wiegt rund 14 Tonnen, die beim Bremsen kräftig »schieben«. Wie sich dieser Effekt bei höherer Geschwindigkeit verstärkt, können die Kursteilnehmer auf dem ADAC Gelände selber testen: Bei jedem Trainingsdurchlauf wird die Geschwindigkeit gesteigert von anfangs 30 km/h bis 60 km/h. Doppelte Geschwindigkeit – vierfacher Bremsweg, erfahren die Teilnehmer in diversen Fahrversuchen.

2010 wurde das Fahrsicherheitstraining für Freiwillige Feuerwehren als Projekt der KUVB und des LFV Bayern gestartet, um in einem Zeitraum von drei Jahren die Planung, Umsetzung und den Erfolg überprüfen zu können. Da sich dieses Präventionsangebot als äußerst erfolgreich herausgestellt hatte, wurde es bis 2017 immer wieder verlängert. Aufgrund der großen Nachfrage und der positiven Rückmeldungen hat die Selbstverwaltung der KUVB beschlossen, die Unterstützung der Fahrsicherheitstrainings künftig als fortlaufendes Präventionsangebot unter den Qualifizierungsmaßnahmen aufzunehmen. »Wir haben ein hohes Risiko bei Einsatzfahrten unter Sondersignal, und deshalb ist ein Fahrsicherheitstraining ein gutes Mittel zur Prävention. Dort kann man Grenzbereiche mit den eigenen Fahrzeugen testen, was nur auf einem Trainingsgelände möglich ist«, sagt *Thomas Roselt* von der kommunalen Unfallversicherung Bay-

Risiko eines Unfalls ist auf Einsatzfahrten 17-mal höher als bei »normalen« Fahrten! In 60 Prozent der Unfälle liegt der Fehler beim Fahrer des Einsatzfahrzeugs!

Hauptproblem für die Einsatzfahrer ist Stress. Zum einen verursacht durch einen Informationsmangel: Was erwartet mich am Einsatzort, was erwartet mich auf der Fahrt dorthin? Zum anderen durch eine Flut von Informationen, die gleichzeitig verarbeitet werden müssen: andere Verkehrsteilnehmer, Funk, Fahrzeugbedienung, mentale Vorbereitung auf den Einsatz. 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. Die Frage »darf ich das?« soll nicht erst in dem Augenblick durchdacht werden, wenn der konkrete Fall eintritt, dass ein Gesetz oder eine Verordnung übertreten werden muss. Oder die Frage »wie komme ich da hin?«. Wenn der Fahrer Ortskenntnis besitzt, kann er sich frühzeitig auf Abbiegen oder Bremsen einstellen. Er muss nicht mit einem Teil seiner Aufmerksamkeit ständig auf Wegbeschreibungen des Fahrzeugführers oder des Navis achten und kennt kritische Gefahrenpunkte wie Kreuzungen oder Einmündungen.



Bild re. o.: Fahrsicherheitstrainer *Steffen Bauer* gibt über Funk die Aufgaben an die Fahrer auf dem Übungsgelände durch. Bild re. u.: Die Kameraden beobachten das Fahrsicherheitstraining der anderen Maschinisten. Aufn.: Autorin.



Bremsen auf trockener und auf nasser Fahrbahn im Vergleich.

ern (KUVB), wo er für den Bereich Prävention und Unfallverhütung zuständig ist. Die KUVB ist Träger der gesetzlichen Unfallversicherung im öffentlichen Bereich, bei der auch die Freiwilligen Feuerwehren versichert sind. »Wir wollen helfen, die tödlichen Unfälle bei Einsatzfahrten zu reduzieren«, so Roselt, »und aus den Rückmeldungen der Teilnehmer wissen wir, dass das Fahrsicherheitstraining eine ganz wichtige Maßnahme ist.« So war es beispielsweise für den Teilnehmer

Michael Nußstein doch ein kleines Aha-Erlebnis, »dass man noch näher an die Pylonen fahren kann, und dadurch das Fahrzeug nicht so leicht ausbricht.« Und *Armin Scheidler* findet, »dass man durch das Training ein besseres Gefühl für das Fahrzeug bekommt, weil man dieselbe Strecke immer wieder fährt.«

Letztlich lernt man bei einem Fahrsicherheitstraining nicht nur das Fahrzeug besser kennen, sondern auch sich selber! □